Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 1–3 / 16. DEZEMBER 2020

GP Abu Dhabi: Sieg für Verstappen

Trendwende für 2021?

Mitmachen und gewinnen!
DIE GROSSE LESERWAHL
1. Preis AUTO-JAHRESABO von ViveLaCar

Rallye-WM: Ogier im Interview

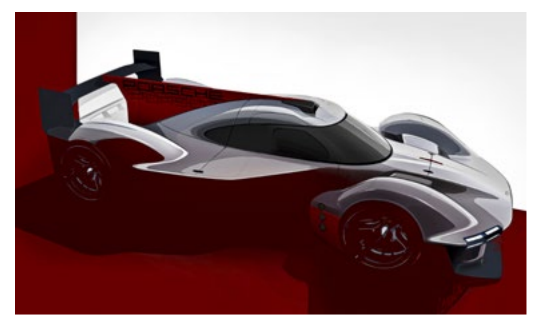
So holte er sich den Titel zurück

Moto2: Tom Lüthi

Mit neuem Team alles besser?

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 03



Porsche baut LMDh-Auto

Vorbereitung auf die Le-Mans-Rückkehr



Vorschau: Rallye Dakar 2021

Die Favoriten für den Wüsten-Marathon



IGTC-Saisonfinale in Kyalami

BMW trotzt dem Wetter und gewinnt

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

08 **Die Formel-1-Saisonbilanz im Corona-Jahr: Deshalb kann die Königsklasse stolz auf sich sein**

WILHELM

40 **Moto2-Interview: Nach dem Seuchenjahr 2020 soll es für Tom Lüthi mit neuem Team wieder bergauf gehen**

SAG



24 **Vor 40 Jahren wurde Walter Röhrl zum ersten Mal Rallye-Weltmeister. Wir blicken zurück**

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Jahreswechsel sind Anlass zum Rückblick. Corona verwandelte 2020 zum Krisenjahr, viele im Motorsport sahen schwarz für die Zukunft. Zu Unrecht.

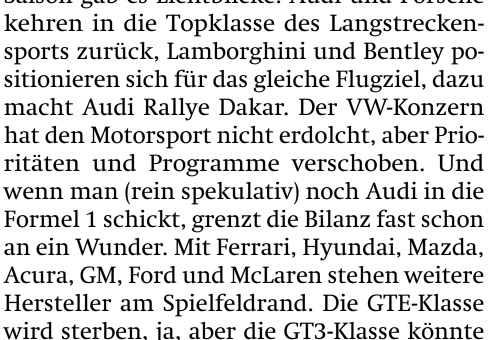
Was war das für ein Achterbahn-Jahr! Ein Virus eroberte in den ersten drei Monaten des Jahres 2020 die Welt und zwang alle Kontinente in die Knie. Das Ganze hatte apokalyptische Züge: Rasant steigende Fallzahlen, viele schwere Infektionen, volle Hospitäler, die Gesundheitssysteme am Rande des Kollaps, die Welt stand still. Hollywood hat ja schon alle Horror-Szenarien verfilmt, aber das Coronavirus hat die Filmindustrie 2020 weit überflügelt. Natürlich wurde der Motorsport in Mitleidenschaft gezogen: Viele Rennabsagen zu Saisonbeginn, totaler Stillstand in der Lockdown-Phase, tastende Öffnung im Sommer, ein extrem komprimierter und hektischer Rennkalender in der zweiten Jahreshälfte. Immerhin: Fast alle professionellen Rennserien, egal ob auf zwei oder vier Rädern, konnten ihr Programm noch durchziehen – damit hätten selbst die größten Optimisten nicht mehr gerechnet.

Dieser Motorsport-Crashkurs in der zweiten Jahreshälfte bewies, dass die starken Serien genügend Widerstandskraft haben, um Krisen zu meistern. Gleichzeitig darf man hier aber nicht verschweigen, dass weite Bereiche des Amateursports von der Pandemie schachmatt gesetzt wurden. Hier bleibt nur die Hoffnung, dass der Schaden nicht zu groß ausfallen wird – die Rechnung bekommen wir aber erst im nächsten Jahr präsentiert.

Die Auto- und Motorradhersteller liefern mit ihren Produkten die Basis für rennsportliche Betätigung. Es war damit zu rechnen, dass einige die Krise zur Flurbereinigung nutzen – oder die Krise zum Vorwand nehmen. Und so gab es natürlich auch schlechte Nachrichten: Audi und BMW verließen erst die alte DTM, nur wenige Monate später auch die Formel E. Volkswagen sperrte seine Motorsportabteilung ganz zu, Bentley dimmte sein GT3-Engagement herunter.

Doch im Schlussakkord dieser Achterbahn-Saison gab es Lichtblicke: Audi und Porsche kehren in die Topklasse des Langstreckensports zurück, Lamborghini und Bentley positionieren sich für das gleiche Flugziel, dazu macht Audi Rallye Dakar. Der VW-Konzern hat den Motorsport nicht erdolcht, aber Prioritäten und Programme verschoben. Und wenn man (rein spekulativ) noch Audi in die Formel 1 schickt, grenzt die Bilanz fast schon an ein Wunder. Mit Ferrari, Hyundai, Mazda, Acura, GM, Ford und McLaren stehen weitere Hersteller am Spielfeldrand. Die GTE-Klasse wird sterben, ja, aber die GT3-Klasse könnte sogar gestärkt aus der Krise kommen.

Und das ist keine deutsche Eigenbrötelei: Toyota beschickt weiter zwei Weltmeisterschaften, Peugeot kommt mit einem Hypercar nach Le Mans. Wer hätte im März 2020 auf so ein Fazit zu hoffen gewagt? Es gibt also keinen Grund, den Motorsport abzuschreiben oder schwarzzusehen. Wir sollten mit Hoffnung auf 2021 blicken. Bis dahin: Bleiben Sie gesund, ein frohes Fest und einen guten Rutsch!



Marcus Schurig
Redakteur



49 **Eisspeedway-EM: Beim Saisonauftakt in Polen gab es viele Stürze**

VELDHUIZEN



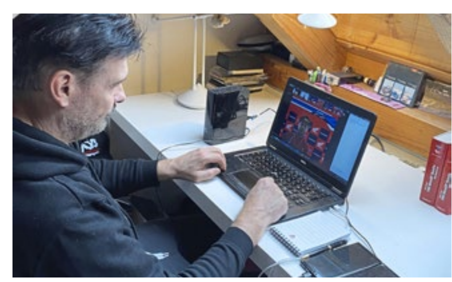
MSa-Paddock



INTERVIEW MIT DEM KYALAMI-BOSS
Toby Venter ist eine schillernde Type: Der Südafrikaner importiert Porsche und Bentley in sein Heimatland. 2014 kaufte er mit Investoren die verlodderte Kyalami-Piste und richtete sie her, 2019 fand das erste internationale Rennen statt. Im Januar folgt in MSa eine Story über Venter und die Strecke.



RENNEN MIT FAST OHNE NICHTS
Die IGTC ist die einzige internationale Serie, die es im Coronajahr 2020 geschafft hat, vier Rennen auf vier Kontinenten abzuhalten. Aber der Preis ist hoch: Beim Finale in Kyalami war das Pressezentrum dünn besetzt – es standen nur halb so viele Autos am Start wie beim IGTC-Lauf 2019.



VON ZU HAUSE BEI HONDA
Wegen der Corona-Einschränkungen fanden die Rennen nur im kleinen Rahmen statt, die sonst so pompösen Teamvorstellungen sind momentan rein virtuelle Events. MSa-Reporter Imre Paulovits konnte bei der Honda-Teamvorstellung per Video-Konferenz mit Álvaro Bautista und Co. sprechen.

Red Bull zum Abs

Das Saisonfinale war ein Langweiler. Max Verstappen dominierte von A bis Z. Ein untersteuerndes Auto quälte die Mercedes-Fahrer. Im Mittelfeld war früh klar, dass McLaren Platz 3 in der Team-WM erobert.

Von: **Andreas Haupt**

Warum war das Rennen so langweilig?

Red Bull war zu überlegen, als dass Spannung aufkam. Ein frühes Safety Car diktierte die Strategie. 13 Fahrer tauschten in der zehnten Runde die Reifen. Zwölf davon kamen mit einem Stopp über die Runden. Die Positionen waren früh bezogen. Es gab in den Top 10 nach dem Restart nur drei Unruhestifter: Daniel Ricciardo, Sebastian Vettel und Charles Leclerc suchten ihr Glück mit einem längeren ersten Stint. Zieht man sie ab, hat man die Reihenfolge im Ziel: Verstappen vor Bottas, Hamilton, Albon, Norris und Sainz.

Statistiker zählten nur 32 Überholmanöver. Die funkelnde Strecke am Persischen Golf sieht im TV zwar schön aus, ist ansonsten aber ein Stimmungskiller. „Ab drei Sekunden hinter dem Vordermann rutschst du nur herum“, beklagte Hamilton den Effekt der verwirbelten Luft, die dafür sorgt, dass Anpressdruck an der Vorderachse verloren geht. Die Kurvenfolgen machen es schwer, dranzubleiben. Man muss schon signifikant schneller sein, um sich im Geflecht der Kurven 5 bis 7 so zu positionieren, dass man auf den folgenden langen Geraden mit DRS überholen kann. Im letzten Sektor mit elf der 21 Kurven fällt der Hintermann oft zu weit zurück. Esteban Ocon erklärt, wieso: „Alle Kurven hängen dort nach außen. Dadurch verlierst du Grip, den du beim Hinterherfahren dringend brauchst. Im Prinzip rutschst du nur herum.“

Wie üblich forderten Fahrer und Teamchefs Veränderungen am Layout. „Es gibt ein paar Alternativen, die wir in Betracht ziehen sollten“, meint Ricciardo.

Wieso war Red Bull so überlegen?

Verkehrte Welt: Nicht Mercedes war auf seiner Paradestrecke haushoch überlegen, sondern Red Bull. Max Verstappen feierte einen Start-Ziel-Sieg. Die Seriensieger waren zahnlos.

Der siegreiche Fahrer und seine Teambosse führten es auf mehrere Faktoren zurück: die passende Fahrzeugbalance, die Ausgeglichenheit in allen Sektoren, die errungene Pole-Position, die es Verstappen erlaubte, in sauberer Luft zu fahren. Red Bull verlor keine Zeit auf den Geraden und war in den entscheidenden Kurven besser als der Mercedes. Mit einem letzten Kraftakt hat die Entwicklungsabteilung die Aerodynamik effizienter getrimmt. Das Verhältnis aus Abtrieb und Luftwiderstand ist besser geworden. Red Bull brachte Vorder- und Hinterreifen zuverlässig ins Arbeitsfenster und bewahrte sie davor, zu überhitzen.

Den Verantwortlichen wurde vor Augen geführt, wie wichtig eine zuverlässige Nummer 2 ist. Zum ersten Mal ließ sich Alexander Albon nicht abschütteln. Er überholte Lando Norris in der sechsten Runde und verfolgte die Mercedes bis ins Ziel. Nie war sein Rückstand größer als 8,6 Sekunden auf Hamilton. So konnte es Mercedes nie riskieren, einen zweiten Boxenstopp einzulegen, um Red Bull aus der Reserve zu locken. Es hätte keine Garantie gegeben, am Thailänder auf einer überholfeindlichen Strecke mit frischeren Reifen wieder vorbeizuziehen. Zumal der Red Bull die Reifen besser in Schuss hielt. „Hätten wir unter Safety Car die Strategie geteilt, wäre das Risiko zu groß gewesen. Dann wären wir nicht Zweiter und Dritter geworden. Auch hintenraus waren uns die Hände gebunden. Red Bull war einfach schneller“, führte Toto Wolff aus.

War dieses Rennen ein Vorbote für 2021? Kann Red Bull endlich zu Mercedes aufschließen, und von Anfang an mithalten? Die Verantwortlichen sehen eine Trendwende eingeleitet. „Rund



Jubel auf der einen Seite: Lando Norris Fünfter, Carlos Sainz Sechster – McLaren ist doch Dritter in der Team-WM

XPB

60 Prozent des Autos müssen wir wegen der Homologationsregeln übernehmen. Was wir dieses Jahr gelernt und verbessert haben, hilft uns auch 2021“, meint Teamchef Christian Horner. Im Gegensatz zu Mercedes entwickelte Red Bull bis zum Saisonfinale mit Volldampf. Das Team glaubt, schon jetzt aufgeschlossen zu haben. Und man ist zuversichtlich, den Abtriebsverlust

chluss obenauf



Souveräner Sieg: Max Verstappen gewann sein zweites Saisonrennen. Es war der zehnte Sieg seiner Laufbahn

WILHELM

Trauer auf der anderen Seite: Sergio Pérez scheiterte nach acht Runden an einem Technik-Defekt in seinem letzten Rennen für Racing Point

MOTORSPORT IMAGES

durch den kastrierten Unterboden 2021 aufzufangen. „Das Auto muss noch besser werden und vom Motor noch mehr kommen", fordert Verstappen. Honda liefere ermutigende Ergebnisse von den Prüfstandsläufen, heißt es seitens der Teamführung.

Wie geschwächt war Hamilton?

Der Weltmeister fand nicht zur gewohnten Form. Lewis Hamilton hat noch mit den Auswirkungen seiner Corona-Erkrankung zu kämpfen. „Ich bin körperlich noch nicht auf der Höhe, noch nicht auf dem Niveau, das ich vor Corona hatte. Ich war nach einem Rennen nie so außer Atem."

Doch auch ein Hamilton in Topform hätte die Probleme nicht überfahren. „Red Bull hatte das schnellere Auto. Albon hat gegen Rennende stark aufgeholt. Das zeigt uns, dass ihr Auto im Fenster war, unseres nicht. Auch ein zu 100 Prozent fitter Lewis hätte uns diesen Grand Prix nicht gewonnen", sagt Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Auch in freier Luft waren die Mercedes flügellahm. Der W11 untersteuerte zu stark. „Wir haben beim Boxenstopp am Frontflügel nachjustiert. Dadurch wurde es besser. Red Bull war trotzdem zu schnell für uns", berichtete Bottas. In den Kurven 5 bis 7 und 11 bis 13 ging die meiste Zeit flöten. Ausgerechnet bei den schnellen Richtungswechseln, wo man Red Bull im Vorjahr noch verprügelt hatte.

Wieso rollte Pérez aus?

Mercedes hat ein Problem mit der MGU-K. Sergio Pérez schied wegen eines vermuteten Schadens an der Elektromaschine zum zweiten Mal in den letzten drei Rennen aus. Im ersten Bahrain-Rennen hatte ihn die MGU-K ein sicheres Podium gekostet. Damals entzündete sich ein Feuer im Heck. In Abu Dhabi endete seine Aufholjagd vom Ende der Startaufstellung nach acht Umläufen – ohne großen Qualm.

Vor dem Finale hatte Racing Point zwar Motor, Turbolader und MGU-H getauscht, verbaute aber eine alte MGU-K aus dem Pool. Und die stieg offenbar vorzeitig aus. Damit war auch die Hoffnung auf den dritten Platz in der Konstrukteurs-Wertung dahin. McLaren schnappte ihn sich. Nach den Schäden bei Pérez und dem Williams von George Russell im zweiten Training fuhr Mercedes zeitweise mit gedrosselter Elektro-Leistung. Einen Unterschied machte es nicht. Gegen Verstappen war man im Saisonfinale chancenlos.

Warum war das Safety Car schlecht für Ricciardo und Vettel?

Daniel Ricciardo, Sebastian Vettel, Sergio Pérez und Kevin Magnussen versuchten es auf harten Reifen am Start. In der Hoffnung, die Fahrer vor ihnen auf den weichen Reifen müssten früh an die Box. Dann wäre man automatisch nach vorne gespült worden und hätte im Finale frischere Reifen gehabt.

Der Plan ging nicht so recht auf. Nur Ricciardo erreichte die Punkte. Ihm und Vettel stand die frühe Neutralisation im Weg. Die Mehrzahl nutzte das Geschenk des virtuellen Safety Cars, durch das man sich beim Reifenwechsel um die acht Sekunden spart. Später wurde ein echtes Safety Car daraus, weil es zu lange dauerte, den Racing Point von der Strecke zu ziehen. „Das Safety Car hat uns leider nicht in die Karten gespielt", bedauerte Vettel. Der Ferrari-Pilot rückte zwar vom zwölften auf den siebten Platz auf, hatte aber ältere Reifen als die Verfolger, die ihm direkt im Nacken saßen. So schlüpften Carlos Sainz und Pierre Gasly durch. Der Ferrari war auch einfach nicht schnell genug, um die Strategie zum Erfolg zu bringen.

Warum teilte Ferrari die Strategie unter Safety Car nicht und ließ auch Charles Leclerc auf Mediumreifen auf der Strecke? Dazu Sportchef Laurent Mekies: „Wir steckten in der Startphase hinter den Autos auf weicheren Reifen fest. Wären wir ihnen an die Box gefolgt, wären wir weiter hinter ihnen gewesen. Wir mussten etwas anders machen"

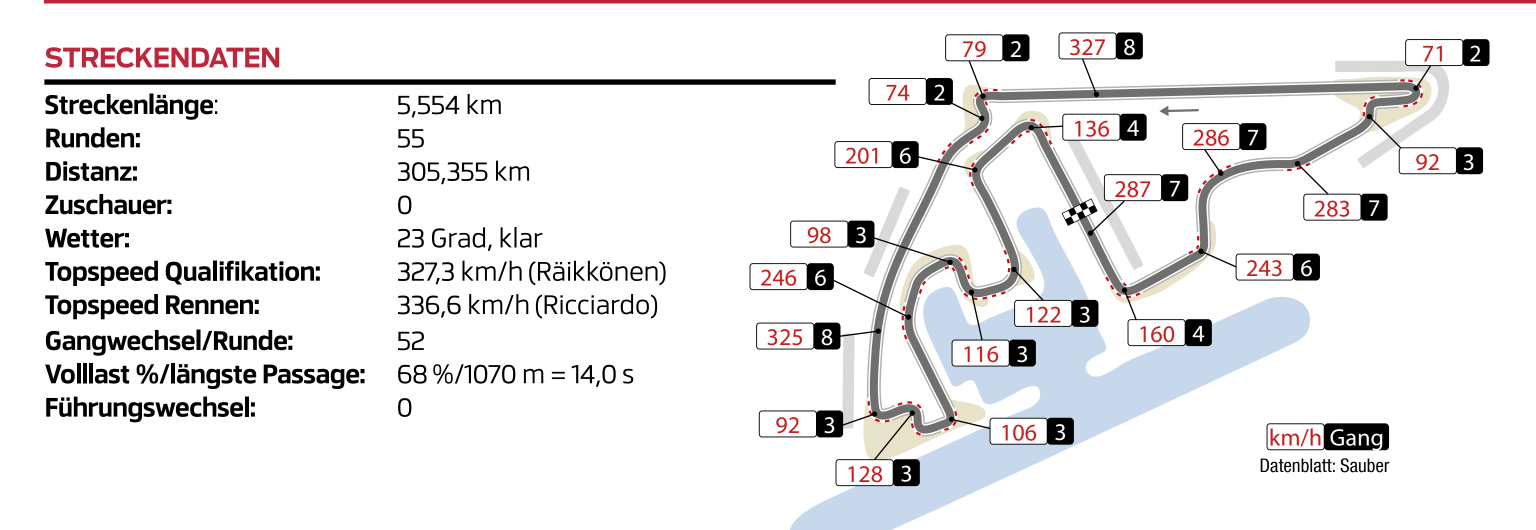
Renault brachte Ricciardo vom elften auf den siebten Platz vor. Auf den harten Reifen war der Australier sogar schneller als die McLaren hinter ihm auf frischeren Sohlen. Die betrieben Reifenmanagement. „Das war das Einzige, was wir machen mussten, bis Ricciardo aus dem Weg war", schilderte McLaren-Teamchef Andreas Seidl.

Ricciardo bedauerte: „Ohne das Safety Car hätten wir die McLaren am Ende vielleicht unter Druck setzen können." ■

GP ABU DHABI: 17. VON 17 LÄUFEN – 13. DEZEMBER 2020

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	5,554 km
Runden:	55
Distanz:	305,355 km
Zuschauer:	0
Wetter:	23 Grad, klar
Topspeed Qualifikation:	327,3 km/h (Räikkönen)
Topspeed Rennen:	336,6 km/h (Ricciardo)
Gangwechsel/Runde:	52
Volllast %/längste Passage:	68 %/1070 m = 14,0 s
Führungswechsel:	0



1	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.35,246 min	33
2	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.35,271 min	77
3	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.35,332 min	44
4	Lando Norris, GB McLaren-Renault, 1.35,497 min	4
5	Alexander Albon, THA Red Bull-Honda, 1.35,571 min	23
6	Carlos Sainz, E McLaren-Renault, 1.35,815 min	55
7	Daniil Kvyat, RUS Alpha Tauri-Honda, 1.35,963 min	26
8	Lance Stroll, CDN Racing Point-Mercedes, 1.36,046 min	18
9	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.36,242 min	10
10	Esteban Ocon, F Renault, 1.36,359 min	31
11	Daniel Ricciardo, AUS Renault, 1.36,406 min	3
12	Charles Leclerc, MC* Ferrari, 1.36,065 min	16
13	Sebastian Vettel, D Ferrari, 1.36,631 min	5
14	Antonio Giovinazzi, I Alfa Romeo-Ferrari, 1.38,248 min	99
15	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.37,555 min	7
16	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.38,045 min	63
17	Pietro Fittipaldi, BR Haas-Ferrari, 1.38,173 min	51
18	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.38,443 min	6
19	Sergio Pérez, MEX** Racing Point-Mercedes, keine Zeit	11
20	Kevin Magnussen, DK** Haas-Ferrari, 1.37,863 min	20

Startnummer
* + 3 Startplätze: Strafe aus Sakhir Grand Prix
** Ende Startaufstellung: neue Antriebsteile

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1)]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	**Verstappen**	55/55	1:36.28,645 h = 189,902 km/h	m/h	1 (21,289 s)	1.40,958 min
2.	**Bottas**	55	+ 15,976 s	m/h	1 (21,587 s)	1.41,131 min
3.	**Hamilton**	55	+ 18,415 s	m/h	1 (22,406 s)	1.41,420 min
4.	**Albon**	55	+ 19,987 s	s/h	1 (21,508 s)	1.41,227 min
5.	**Norris**	55	+ 60,729 s	s/h	1 (21,840 s)	1.41,964 min
6.	**Sainz**	55	+ 65,662 s	m/h	1 (22,140 s)	1.41,947 min
7.	**Ricciardo**	55	+ 73,748 s	h/m	1 (22,123 s)	1.40,926 min
8.	**Gasly**	55	+ 89,718 s	s/h	1 (22,000 s)	1.42,474 min
9.	**Ocon**	55	+ 101,069 s	m/h	1 (21,615 s)	1.42,894 min
10.	**Stroll**	55	+ 102,738 s	s/h	1 (22,036 s)	1.41,866 min
11.	**Kvyat**	54		s/h	1 (25,724 s)	1.42,704 min
12.	**Räikkönen**	54		m/h	1 (22,012 s)	1.42,148 min
13.	**Leclerc**	54		m/h	1 (22,178 s)	1.41,908 min
14.	**Vettel**	54		h/m	1 (22,040 s)	1.41,475 min
15.	**Russell**	54		m/h	1 (22,085 s)	1.43,328 min
16.	**Giovinazzi**	54		m/h	1 (21,480 s)	1.41,675 min
17.	**Latifi**	54		m/h/m	2 (43,741 s)	1.42,497 min
18.	**Magnussen**	54		h/m/m	2 (45,812 s)	1.41,999 min
19.	**Fittipaldi**	53		m/h/m/s	3 (78,047 s)	1.41,707 min
20.	**Pérez**	8	Motor (P14)	h		1.43,263 min

[1)] Reifenfolge: s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; [2)] Runden in Führung, Bestwerte in Rot; [3)] 10 Sekunden addiert; [4)] 5 Sekunden addiert;

FAHRER-WM

1.	Hamilton	11*	347 Punkte
2.	Bottas	2	223 Punkte
3.	Verstappen	2	214 Punkte
4.	Pérez	1	125 Punkte
5.	Ricciardo		119 Punkte
6.	Sainz		105 Punkte
7.	Albon		105 Punkte
8.	Leclerc		98 Punkte
9.	Norris		97 Punkte
10.	Gasly	1	75 Punkte
11.	Stroll		75 Punkte
12.	Ocon		62 Punkte
13.	Vettel		33 Punkte
14.	Kvyat		32 Punkte
15.	Hülkenberg		10 Punkte
16.	Räikkönen		4 Punkte
17.	Giovinazzi		4 Punkte
18.	Russell		3 Punkte
19.	Grosjean		2 Punkte
20.	Magnussen		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11 : 5
Bottas – Russell	1 : 0
Verstappen – Albon	17 : 0
Vettel – Leclerc	4 : 13
Sainz – Norris	8 : 9
Ricciardo – Ocon	15 : 2
Gasly – Kvyat	13 : 4
Pérez - Stroll	10 : 4
Räikkönen – Giovinazzi	8 : 9
Grosjean – Magnussen	7 : 8
Magnussen – Fittipaldi	2 : 0
Russell – Latifi	16 : 0
Latifi – Aitken	1 : 0
Stroll – Hülkenberg	1 : 1
Pérez – Hülkenberg	1 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	13*	573 Punkte
2.	Red Bull-Honda	2	319 Punkte
3.	McLaren-Renault		202 Punkte
4.	Racing Point-Mercedes	1	195 Punkte
5.	Renault		181 Punkte
6.	Ferrari		131 Punkte
7.	Alpha Tauri-Honda	1	107 Punkte
8.	Alfa Romeo-Ferrari		8 Punkte
9.	Haas-Ferrari		3 Punkte

GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.37,378 min	26
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,034 s	32
3.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,137 s	34
4.	Alexander Albon	Red Bull	+ 1,169 s	25
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,366 s	24
6.	Lance Stroll	Racing Point	+ 1,453 s	25
7.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,578 s	25
8.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,772 s	27
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,782 s	30
10.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,821 s	22
11.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,952 s	27
12.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,966 s	25
13.	Lando Norris	McLaren	+ 1,974 s	28
14.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 2,292 s	19
15.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 2,527 s	19
16.	George Russell	Williams	+ 3,068 s	24
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,685 s	27
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,857 s	23
19.	Pietro Fittipaldi	Haas	+ 6,691 s	24
20.	Daniel Ricciardo	Renault	keine Zeit	3

GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.36,276 min	28
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,203 s	30
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,770 s	30
4.	Alexander Albon	Red Bull	+ 0,987 s	33
5.	Lando Norris	McLaren	+ 1,162 s	29
6.	Esteban Ocon	Renault	+ 1,229 s	30
7.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 1,230 s	35
8.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,232 s	31
9.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 1,232 s	29
10.	Lance Stroll	Racing Point	+ 1,284 s	29
11.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,320 s	32
12.	Carlos Sainz	McLaren	+ 1,340 s	31
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,624 s	32
14.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,792 s	28
15.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,922 s	32
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,228 s	35
17.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,288 s	31
18.	George Russell	Williams	+ 2,541 s	24
19.	Pietro Fittipaldi	Haas	+ 2,751 s	25
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,856 s	31

GP ABU DHABI, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.36,251 min	16
2.	Alexander Albon	Red Bull	+ 0,501 s	15
3.	Daniel Ricciardo	Renault	+ 0,626 s	12
4.	Esteban Ocon	Renault	+ 0,648 s	15
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,743 s	13
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,761 s	16
7.	Lance Stroll	Racing Point	+ 0,779 s	16
8.	Carlos Sainz	McLaren	+ 0,817 s	12
9.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,834 s	16
10.	Sergio Pérez	Racing Point	+ 0,976 s	13
11.	Daniil Kvyat	Alpha Tauri	+ 1,015 s	17
12.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,019 s	14
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,120 s	18
14.	Sebastian Vettel	Ferrari	+ 1,477 s	16
15.	George Russell	Williams	+ 1,635 s	16
16.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,649 s	16
17.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,018 s	16
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,206 s	14
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,514 s	17
20.	Pietro Fittipaldi	Haas	+ 2,908 s	15

STATISTIK DES WOCHENENDES

87594

Corona-Tests führte die Formel 1 in dieser Saison durch. Die FIA dokumentierte die Testreihen und ihre Ergebnisse auf ihrer Webseite. Von den 87594 Tests wurden nur 90 Corona-Fälle im Fahrerlager gemeldet. Das entspricht einer Quote im Promille-Bereich. Die Formel 1 darf sich deshalb selbst beglückwünschen. Mit einem strengen Sicherheits- und Hygienekonzept und viel Disziplin brachte sie 17 Rennen in 161 Tagen unter. Drei Fahrer erwischte es: Lewis Hamilton und Lance Stroll mussten jeweils ein Rennen aussetzen, Sergio Pérez sogar zwei Grands Prix. Mercedes, Red Bull, Racing Point und Alpha Tauri mussten wegen Corona-Fällen in der Mannschaft ihre Boxencrews teilweise umstellen. Das kostete bei den Reifenwechseln im Schnitt etwa eine Sekunde.

ZITAT DES RENNENS

„Ich hätte die schnellste Runde schon im vorletzten Umlauf erzielt. Doch ich machte in der vorletzten Kurve einen Fehler. So habe ich sie mir für das große Finale meiner Renault-Karriere aufgespart.“

Daniel Ricciardo



XPB

Von den Fahrern steckten sich Hamilton, Stroll und Pérez mit Corona an

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 9,06
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

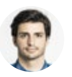

09/10 Ø 7,00
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


06/10 Ø 6,12
Sebastian Vettel
Scuderia Ferrari


06/10 Ø 7,59
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


10/10 Ø 8,65
Max Verstappen
Red Bull Racing


09/10 Ø 6,53
Alexander Albon
Red Bull Racing


08/10 Ø 7,59
Carlos Sainz
McLaren


09/10 Ø 7,47
Lando Norris
McLaren


08/10 Ø 7,88
Daniel Ricciardo
Renault F1


07/10 Ø 6,76
Esteban Ocon
Renault F1


08/10 Ø 7,47
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


06/10 Ø 6,41
Daniil Kvyat
Scuderia Alpha Tauri


06/10 Ø 8,47
Sergio Pérez
Racing Point F1 Team


05/10 Ø 6,88
Lance Stroll
Racing Point F1 Team


08/10 Ø 6,59
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 5,88
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


05/10 Ø 6,35
Kevin Magnussen
Haas F1 Team


06/10 Ø 5,50
Pietro Fittipaldi
Haas F1 Team


07/10 Ø 6,71
George Russell
Williams


05/10 Ø 5,59
Nicholas Latifi
Williams



Stark aus der Krise

Die 71. Formel-1-Saison war eine Saison wie keine andere. Corona diktierte den Ablauf. Der Kampf im Mittelfeld war das sportliche Highlight. Es gab neue Rennen, neue Helden und Schlagzeilen zuhauf. Normal waren nur die Sieger.

Von: **Michael Schmidt**

Was für ein Jahr. Es begann mit einer Absage in Australien, startete so spät wie noch nie im Juli in Österreich, und es endete in Routine. Lewis Hamilton und Mercedes sind wieder Weltmeister. Beide schrieben neue Rekorde. Hamilton stellte die sieben WM-Titel von Michael Schumacher ein und neue Bestmarken auf. 95 Siege, 165 Podestplätze, 25 900 Führungskilometer. Mercedes war überlegener denn je. Der Lohn: die siebte Weltmeisterschaft in Folge.

Und trotzdem sticht diese Corona-Saison heraus. Sie bot mehr, als es das Ergebnis aussagt. Fast jedes der 17 Rennen produzierte Schlagzeilen und Aufreger. Da konnte man verschmerzen, dass Hamilton 11 und Mercedes 13 Rennen gewonnen haben.

Eine Auswahl gefällig? Lando Norris klettert beim Saisonauftakt als drittjüngster Fahrer auf das Podest. Die Ferrari-Fahrer schießen sich eine Woche später in der ersten Runde ins Aus. Renault protestiert gegen die Mercedes-Kopie von Racing Point und bekommt später Recht. Red Bull scheitert beim Versuch, die aktive Spurverstellung von Mercedes, kurz DAS genannt, verbieten zu lassen. Dafür betreibt man erfolgreich Lobbyarbeit an der Motorenfront. Die Beschränkung auf einen Power-Modus soll Mercedes einbremsen. Der Schuss geht nach hinten los.

Der erste prominente Corona-Fall wird schon beim England-Doppelschlag gemeldet. Nico Hülkenberg ersetzt Sergio Pérez und später auch noch mal Lance Stroll. Mercedes gewinnt trotz Reifenplatzer beim ersten Silverstone-Rennen, verliert aber beim zweiten, weil man die Vorderreifen zu sehr schützt. Ferrari stürzt auf den Power-Strecken von Spa, Monza und Mugello in den Tabellenkeller ab und schlägt sich mit Alfa Romeo, Williams und Haas herum. Monza liefert mit Pierre Gasly, Carlos Sainz und Lance Stroll auf dem Podium die erste Sensation seit 2012. Mugello wird zum Crashfestival.

> „Es war eine gute Saison. Wir müssen uns vor dem Formel-1-Management verneigen, dass es in der schweren Zeit 17 Rennen hingekriegt hat.“
>
> Toto Wolff

Überhaupt die neuen Strecken. Mugello und Portimão sind eine Bereicherung. Die Rückkehr des Nürburgrings, von Imola und dem Istanbul Park wecken den Wunsch nach mehr Abwechslung im Kalender. In der Eifel herrscht Winter, am Bosporus regnet es Bindfäden. Der Asphalt von Portimão und Istanbul ist so glatt wie eine Eisbahn. Was die Favoriten straucheln, aber nicht scheitern lässt. Das machen sie schon selbst. Hamilton mit illegalen Startübungen in Sotschi. Mercedes mit einem verbotenen Boxenstopp in Monza oder vertauschten Reifen in Bahrain.

Rückkehr der Weltmeister

Zwischendurch kündigt Fernando Alonso sein Comeback bei Renault an. Ein anderer Ex-Weltmeister findet eine neue Heimat. Sebastian Vettel tauscht Ferrari gegen Aston Martin ein. Mick Schumacher wird zum Formel-1-Fahrer befördert. Honda steigt aus und hält der Formel 1 den Spiegel vor. Man kann sich auf Hersteller nicht verlassen. Und das Motoren-Reglement ist ein Reinfall. Zu teuer, zu kompliziert, zu ent-



Trotz einer Niederlage zu Saisonende durfte Mercedes feiern. Hamilton und Bottas drehten Donuts für 13 Siege

XPB

rückt von der Realität. Williams und McLaren gehen in der Corona-Pause fast pleite. Der eine Traditionsrennstall wird an eine US-Investmentfirma verkauft, der andere gibt 15 Prozent an eine Sportagentur ab.

Schwere Unfälle erinnern daran, dass Motorsport immer noch ein Ritt auf der Rasierklinge sein kann. Daniil Kvyat in Silverstone, Charles Leclerc in Monza, Lance Stroll in Mugello, Romain Grosjean in Bahrain: Der Schutzengel fährt immer mit. Grosjean überlebt ein Feuerdrama, wie es der Sport seit Imola 1989 nicht mehr gesehen hat. Die Erkenntnis daraus: Ein Formel-1-Auto ist die beste Ritterrüstung, die man sich denken kann.

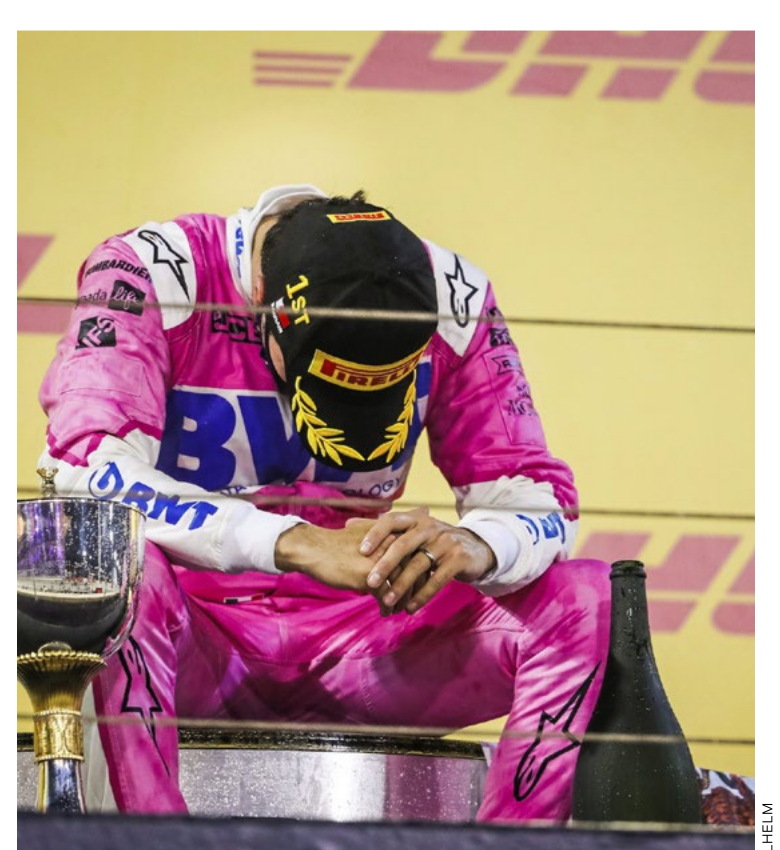
Red Bulls Aufholjagd

Mercedes steigt mit fünf Zehnteln Vorsprung auf Red Bull in die Saison ein und konserviert zwei davon bis zum Schluss. Nach Spa stellt Mercedes die Entwicklung ein. Der Red Bull RB16 ist eine ständige Baustelle. Erst in den letzten Rennen können sich die Fahrer auf stabilen Abtrieb verlassen. Ganz am Ende versetzt ein neuer Heckflügel Verstappen in die Lage, die Mercedes zu schlagen. Auch weil die Silberpfeile in Abu Dhabi nicht ihre Normalform erreichen. Der Pokal für die besten Boxenstopps geht nach Milton Keynes. Die Crew von Red Bull exekutiert die neun schnellsten Reifenwechsel des Jahres.

Das Mittelfeld trägt eine Sekunde hinter der Spitze sein eigenes Rennen aus. McLaren setzt sich auf den letzten Drücker durch. Das bringt 115 Millionen Dollar Preisgeld. Racing Point hatte das beste Auto, McLaren das ausgeglichenste Team, Renault mit Daniel Ricciardo den besten Fahrer. Ferrari stürzt auf den sechsten Platz ab – das schlechteste Resultat seit 1980. Es ist die Quittung für die Tricksereien mit dem Motor in den Jahren davor. Als er mit legalen Mitteln betrieben werden muss, fehlen ihm 50 PS. Das Auto hat einen Luftwiderstand wie ein Scheunentor. Auch eine Konsequenz aus der Zeit des Überflusses. Ferrari setzt jahrelang auf ineffizienten Abtrieb. Die drei Podestplätze hat man den Fahrern zu verdanken. Vettel verliert das Duell gegen Leclerc, manchmal mit großen Zeitunterschieden. „Das Auto und ich wurden nie Freunde", bedauert Vettel. Leclerc kommt mit dem SF1000 zurecht. Das reicht Ferrari. Er ist der Mann, der bleibt.

Lewis Hamilton gibt auch dem Bottas 4.0 keine Chance. 11 Siege, 10 Pole-Positions, 6 schnellste Runden, 14 Podestplätze, 3162 Kilometer an der Spitze: Der Weltmeister führt jede Rangliste an. Als Hamilton wegen Corona ein Rennen pausieren muss und Ersatzmann George Russell in Bahrain ein Feuerwerk abbrennt, bricht sogar dem Champion ein Zacken aus der Krone. Er tut alles, um in Abu Dhabi zu zeigen, was das Team an ihm hat. „Valtteri und ich müssen uns nicht rechtfertigen."

Max Verstappen holt mehr aus dem Red Bull heraus, als in dem Auto steckt, doch er wird nur mit zwei GP-Siegen belohnt. Je länger die Saison dauert, umso lauter formuliert er seinen Frust. Erst das Finale stimmt ihn versöhnlich. Er kann sich ausrechnen, dass Mercedes auch 2021 Favorit ist. Wegen der Homologation vieler Teile ist der Entwicklungsspielraum begrenzt. Verstappen ist ein undankbarer Teamkollege. „Gegen Max sieht jeder schlecht aus", verteidigt Teamchef Christian Horner die dezenten Leistungen von Alexander Albon. Sergio Pérez bringt die Red-Bull-Bosse mit seiner besten Saison und seinem ersten GP-Sieg zum Nachdenken. Der Mexikaner würde Verstappen auf eine Runde zwar auch kaum schlagen, aber er wäre im Rennen eine sichere Bank. Das würde Red Bull strategisch mehr Optionen bieten. Als Einzelkämpfer tut man sich gegen Mercedes schwer. ■



WILHELM

Zwei Überraschungssieger: Pérez in Sakhir, Gasly in Monza



WILHELM

Spannung im Mittelfeld: Renault verliert gegen McLaren und Racing Point



WILHELM

Durchbruch beim Finale: Erst ab Bahrain war Red Bull so gut wie Mercedes

AUS DEM FAHRERLAGER

RENNEN DER JUBILÄEN
In Abu Dhabi gab es gleich mehrere runde Geburtstage. Haas bestritt sein 100. Rennen. Renault seinen 400. Grand Prix. Zu diesem Anlass fuhr Fernando Alonso den R25 – sein WM-Auto von 2005. Es war das letzte Rennen unter dem alten Namen. Ab 2021 startet die Mannschaft als Alpine. Für Williams war es der 800. Grand Prix mit einem eigenen Auto.

PINKE TAXIS IN MEXIKO
In Mexiko-Stadt schloss sich ein Taxifahrer-Konvoi zusammen, um den ersten Sieg von Sergio Pérez in der Formel 1 zu würdigen. „Die Taxis sind dort pink. Das ergab ein schönes Foto." Der GP-Sieger erhielt viele Nachrichten. „Fast alle Teambosse haben mir gratuliert. Auch Helmut Marko." Pérez spekuliert auf das zweite Red-Bull-Cockpit neben Max Verstappen in 2021.

TATTOO IM JANUAR
Noch ist die Wette nicht eingelöst. Cyril Abiteboul muss sich das Tattoo noch stechen lassen, das der Wetteinsatz zwischen ihm und Daniel Ricciardo in dieser Saison war. Der Australier erfüllte seine Pflicht und raste aufs Podest. „Ich zahle. Hoffentlich ist es im Januar so weit", erzählt Ricciardo.

KOPFWEH BEI RENAULT
Esteban Ocon fuhr in Bahrain erstmals auf ein F1-Podest. „Ich hatte danach einen emotionalen Anruf von meiner Familie und meiner Freundin. Sie haben auf mich angestoßen." Nicht nur sie.



XPB

In Sakhir raste Ocon aufs Podest

Auch die Renault-Mechaniker waren nach dem besten Ergebnis seit dem GP Australien 2010 außer sich und genehmigten sich ein paar Drinks. „Sie hatten bis Dienstag Kopfschmerzen."

GROSJEAN, DER QUALIFYER
Romain Grosjean schaute aus der Schweiz zu. In der Heimat werden seine Brandwunden an den Händen behandelt. Kevin Magnussen lobte seinen langjährigen Teamkollegen. „Er ist einer der schnellsten Fahrer auf eine Runde. Die Fehler, die er in seiner Karriere gemacht hat, haben das leider in der Öffentlichkeit überdeckt. Aber an seinen guten Tagen war Romain in der Quali unglaublich schwer zu besiegen."

BINOTTO KRANK
Ferrari-Teamchef Mattia Binotto verpasste wie in der Türkei und Bahrain 1 das Rennwochenende. Damals freiwillig, um sich Aufgaben in der Fabrik zu widmen, diesmal erkältungsbedingt. Mit Corona soll sein Ausfall aber nichts zu tun gehabt haben.

SESSEL FÜR VERSTAPPEN
In Bahrain hatte Max Verstappen bei der Pressekonferenz noch gescherzt: „Ich bin in diesem Jahr so oft auf dem Sessel für Platz 3 gesessen, dass er eigentlich mir gehört. Ich würde ihn gerne mitnehmen, weil er so schön bequem ist." In Abu Dhabi passierte es dann. Verstappen durfte den Sessel behalten. Doch diesmal saß er auf Platz 1.

EIN HELM FÜR VETTEL
Charles Leclerc machte Sebastian Vettel ein originelles Abschiedsgeschenk. Der zweifache GP-Sieger fuhr bei Vettels letztem Ferrari-Rennen mit einem Helm in Vettel-Farben, auf dem auf Deutsch stand: „Danke, Seb".



F1/FIA

Leclerc: Spezialhelm für Vettel

KOMMENTAR

Sebastian Vettel fuhr in Abu Dhabi sein letztes Ferrari-Rennen. Nach 118 Grands Prix in Rot geht eine Mission zu Ende, die für Vettel mit einem WM-Titel enden sollte. Es wurden zwei Vize-Titel und 14 GP-Siege daraus. Mehr Siege haben nur Michael Schumacher und Niki Lauda für die Scuderia erzielt. Trotzdem zog Vettel nüchtern Bilanz: „Wir sind an unserer Aufgabe gescheitert." Einen einzelnen Grund gibt der vierfache Weltmeister nicht an. „Es hat an vielen Ecken gefehlt, und wir können es auch nicht an einem einzelnen Rennen festmachen." Dabei nimmt er sich selbst nicht aus. „Ich bin mein größter Kritiker und kann schon erkennen, wenn bei mir was schiefgelaufen ist." Bleibt die Frage: Hätte Vettel etwas anders machen können? Der ein oder andere Ausrutscher weniger wäre vielleicht eine



MOTORSPORT IMAGES

Applaus zum Abschied: Die Ferrari-Mechaniker stehen für Vettel Spalier

Schönheitskorrektur gewesen, hätte aber auch nicht den Titel gebracht. Ferrari stand sich in den letzten sechs Jahren selbst im Weg. Einmal waren die Ingenieure zu mutig, dann zu konservativ. Nie konnten sie das Entwicklungstempo über eine Saison durchhalten. Mal schwang die Teamleitung die Peitsche, mal packte sie das Zuckerbrot aus. Mal herrschte englischer Drill, mal italienische Lambrusco-Harmonie. Als Vettel zu Ferrari stieß, da schwangen Sergio Marchionne, Maurizio Arrivabene und James Allison das Zepter. Als er aufhörte, war Mattia Binotto alles in Personalunion. Konstanz sieht anders aus. Das war zu wenig, um Mercedes und Lewis Hamilton zu schlagen. Vettels Vorgänger Fernando Alonso ging es nicht besser. Er gewann in fünf Jahren elf Mal für Ferrari, wurde aber auch nie Weltmeister. Auch er scheiterte an einer besseren Kombination: Vettel im Red Bull. Der Unterschied: Alonso gab allein dem Team die Schuld. Vettel nahm auch sich selbst in die Pflicht. Wenn man mal vom letzten Jahr absieht, in der das Tischtuch zwischen Fahrer und Teamleitung zerschnitten war, dann darf man sagen: Es war ein Scheitern auf hohem Niveau. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Ist Vettel bei Ferrari gescheitert? Schreiben Sie uns an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Angst vor Missbrauch

Die großen Teams müssen Personal abbauen. Ein Weg ist, Ingenieure bei den Kundenteams zu installieren, die noch Kapazitäten haben. Ferrari praktiziert das so mit Haas. Renault hat Angst vor Missbrauch.

Von: **Michael Schmidt**

Mercedes, Ferrari und Red Bull müssen wegen der Budgetdeckelung massiv Personal abbauen. Ferrari darf nicht einfach so Leute entlassen. Eine Lösung ist es, Ingenieure bei den Kundenteams unterzubringen. Chefdesigner Simone Resta heuerte bei Haas an. Bis zu 30 weitere Ingenieure sollen folgen. Zwischen Red Bull und Alpha Tauri wird ein ähnlicher Austausch erwartet. Das vergrößert automatisch die Möglichkeiten für Synergien zwischen A- und B-Team.

Renault und McLaren kämpfen allein. Sie können keine Allianzen bilden. Renault-Teamchef Cyril Abiteboul fürchtet, dass diese Konstellation Möglichkeiten bietet, die neuen Copyright-Regeln zu unterlaufen. „Wir sind besorgt, dass es Missbrauch geben könnte. Die neuen Regeln sind gut, aber ist es auch die Überwachung dieser Regeln?“ McLaren-Chef Zak Brown ergänzt: „Wir vertrauen der Kontrolle durch die FIA, werden aber genau darauf schauen, dass die Zusammenarbeit zwischen den Teams nicht ausufert.“ ■



XPB

Prost & Abiteboul: Renault fürchtet die Synergien zwischen A- und B-Teams

Formel 1

Kein Test für Vettel

Fernando Alonso hat seine Kollegen wieder mal ausgebremst. Die Sonderregel für den Abu-Dhabi-Test gilt nur für ihn. Vettel, Sainz und Ricciardo holten sich eine Absage.

Von: **Michael Schmidt**

Der Young Drivers Test von Abu Dhabi erregte bis zuletzt die Gemüter. Nachdem Fernando Alonso dank einer Sonderregel teilnehmen durfte, fragten auch andere Teams bei der FIA an. Racing Point hätte gerne Sebastian Vettel eine Fahrgelegenheit gegeben, Ferrari seinem Neuzugang Carlos Sainz und McLaren dem neuen Mann Daniel Ricciardo. FIA-Rennleiter Michael Masi erteilte allen eine Absage. Teilnahmeberechtigt waren nur Fahrer, die entweder maximal zwei GP-Starts haben oder in den letzten zwei Jahren keinen Grand Prix gefahren sind. Das trifft auf Vettel, Sainz und Ricciardo nicht zu. Auf Alonso schon. Er fuhr am 25. November 2018 seinen letzten Grand Prix.

Sainz regte sich auf: „Ich sehe darin keine Logik. Wenn die Wintertests nächstes Jahr schon auf drei Tage verkürzt werden und in Abu Dhabi mit zwei Autos pro Team gefahren werden darf, hätte man wirklich allen Umsteigern einen Testtag gestatten können.“ Racing-Point-Teamchef Otmar Szafnauer polterte: „Das ist unfair. Die Teams, die erfahrene Fahrer einsetzen dürfen, bekommen bessere Informationen für die Korrelation von Simulator und Rennstrecke.“ Szafnauer meint damit nicht nur Alonso. Mercedes ließ in einem Auto Stoffel Vandoorne fahren. Red Bull setzte Sébastien Buemi ein. Die FIA widerspricht. Beim Young Driver Test waren weder die 2021er Reifen noch Aerodynamiktests erlaubt. Die Autos mussten eine Aerodynamik-Konfiguration verwenden, die 2020 zum Einsatz kam. ■



MOTORSPORT IMAGES

Showrun als Übung: Alonso schoss sich im Renault R25 auf die Tests ein

NACHRICHTEN

MONTOYA IN INDY

Juan Pablo Montoya kehrt 2021 nach Indianapolis zurück. Der 45-jährige Kolumbianer stand zuletzt 2017 in der IndyCar-Serie am Start. Er hat das Indy 500 zwei Mal (2000, 2015) gewonnen. Montoya wird bei seinem sechsten Indy-Start im dritten Auto des McLaren-Arrow-Teams sitzen.

SCHUMI-DEBÜT IM HAAS

Mick Schumacher ist in der Formel 1 angekommen. Im ersten Training zum GP Abu Dhabi drehte der Sohn des Rekord-Weltmeisters seine ersten offiziellen Formel-1-Runden. Nach den ersten 128 Kilometern fehlten ihm 3,8 Sekunden auf die Spitze. „Das war ein erstes Kennenlernen. Bei Test nach dem Rennen beginne ich mit der Arbeit.“ Für 2021 setzt sich Mick realistische Ziele: „Der Aufstieg ins Q2 wäre wie ein Sieg.“

PRÄSIDENT TRITT AB

Ferrari-Präsident Louis Camilleri hat sein Amt mit sofortiger Wirkung niedergelegt. Der 65-jährige Amerikaner gab persönliche Gründe an. Nach einer Corona-Erkrankung hatte der ehemalige Philip-Morris-Manager gesundheitliche Probleme. Seinen Job übernimmt übergangsmäßig FCA-Chef John Elkann.

ÄRGER FÜR MAZEPIN

Kaum ist Nikita Mazepin als Formel-1-Fahrer für 2021 bestätigt, schon hat er Ärger. Der Russe filmte sich selbst dabei, wie er in einem Auto einer Frau an die Brust fasste. Das Video stellte er auf Instagram. Die FIA und die Formel 1 kanzelten ihn in einem Statement ab. Er habe dem Ansehen des Sports mit seinem Verhalten geschadet. Haas distanzierte sich von seinem Fahrer. „Wir dulden sein Verhalten nicht.“ Man werde den Fall intern behandeln. Nicht wenige fordern Mazepins Rauswurf. Mercedes besetzte Mazepins Cockpit für den Young Drivers Test mit Stoffel Vandoorne und Nyck de Vries neu.



Augusto Farfus, Nicky Catsburg und Sheldon van der Linde siegten mit dem Walkenhorst-BMW beim IGTC-Finale in Kyalami

IGT

Tage des Donners

Beim Finale der IGTC in Kyalami sicherten sich die BMW-Piloten Augusto Farfus und Nicky Catsburg mit dem BMW M6 des Teams Walkenhorst Motorsport den Sieg und den Fahrertitel, Porsche verteidigte den Herstellertitel. Acht der neun Rennstunden sah alles nach einem Honda-Sieg aus – dann brach wie 2019 ein Donnerwetter mit Starkregen herunter.

Von: **Marcus Schurig**

Jahreszeit und Klima produzieren in Südafrika Spannung im Motorsport: Im Dezember sind grobe Schauer mit Blitz und Donner verlässliche Wetterphänomene in Kyalami. So war es 2019 und jetzt wieder beim 9h-Rennen der IGTC. Dass das Finale in Corona-Zeiten überhaupt stattfinden konnte, war für sich schon eine Sensation: Die IGTC richtete im Jahr 2020 vier Rennen auf vier Kontinenten aus – das schaffte nicht mal die Formel 1. Nach den Rennen in Bathurst, Indianapolis und Spa war die Liste der Titelaspiranten lang: Theoretisch hätten noch sechs Fahrerteams den IGTC-Titel holen können. Bei den Herstellern hatte Porsche dagegen einen beruhigenden Vorsprung auf Mercedes, die aber in Kyalami gar nicht am Start standen.

Das Feld in Kyalami war klein, aber trotzdem hochkarätig: Audi, Porsche, BMW, Honda und Bentley traten beim Finale der inoffiziellen GT3-WM mit Topformationen an. Das Rennen hielt, was die Nennliste versprach – besonders wenn man Honda-Fan war.

Honda: König von Kyalami

Mario Farnbacher stellte den von JAS Engineering eingesetzten NSX GT3 am Freitagnachmittag beim Shootout auf die Pole. Der Vorsprung auf BMW und Bentley war zwar knapp, schien aber auch die alte Weisheit zu belegen, dass Turbomotoren auf großer Meereshöhe (Kyalami: 1544 Meter) besser funktionieren als Saugmotoren – wie bei Audi und Porsche. Prompt wurde nach dem Qualifying noch mal kurz an der Balance of Performance (BOP) gedreht: etwas weniger Ladedruck im mittleren Drehzahlbereich bei Honda, jeweils minus 10 Kilo bei Audi und Porsche.

> „Das Finale mit dem Starkregen war identisch mit 2019. Damals haben wir bei der Strategie falsch entschieden – diesmal haben wir es richtig gemacht!“
>
> BMW-Pilot Augusto Farfus

Honda-Teamchef Alessandro Mariani nahm es mit Humor: „Die BOP ist doch immer irgendwie für Deutschland …“ Wie sich hinterher im Rennen herausstellen sollte, war die BOP jedoch eine erstaunliche Punktlandung, denn eigentlich waren alle Marken nahezu gleich schnell, wenngleich nicht immer zur gleichen Zeit. Und mit einer Ausnahme: Der Honda NSX war immer schnell, er war der ungekrönte König von Kyalami. Mario Farnbacher, Bertrand Baguette und Renger van der Zande verteidigten die Führung über 260 lange Runden oder knapp acht Rennstunden. Das Trio konnte zwar nie einen großen Vorsprung aufbauen, aber der Rest hatte das Nachsehen – bis zum Finale mit Donnerwetter und Starkregen in der letzten Rennstunde.

Bevor wir dieses Großdrama aufbereiten, kurz zu den kleinen Dramen im Rennen. Es begann schon in Runde 2: Nur ein Audi-Pilot hatte noch theoretische Titelchancen, nämlich Markus Winkelhock im WRT-Audi mit der Startnummer 31. Doch der Schwabe geriet gleich zu Beginn mit einem Bentley aneinander, der Tausch einer Spurstange kostete vier Runden, das Thema Titel hatte sich erledigt.

In dem Tempo ging es weiter: Nach fast exakt Rennstunden musste das M-Sport-Team beim letzten Bentley-Werkseinsatz den Topwagen mit der Nummer 7 wegen Motorschaden abstellen. Jules Gounon, Jordan Pepper und Maxime Soulet hatten vor dem IGTC-Finale nur drei Zähler Rückstand auf das erstplatzierte Porsche-Duo Earl Bamber und

Laurens Vanthoor. Dazwischen lagen noch drei weitere Porsche-Piloten (Patrick Pilet, Matt Campbell und Mathieu Jaminet) als Puffer auf Platz 2. Nach dem Ausfall des Bentley hätte Porsche nur noch den Walkenhorst-BMW von Augusto Farfus und Nicky Catsburg (#34) im Auge behalten müssen, denn die lagen nur sechs Punkte hinter Bamber und Vanthoor.

Allerdings wäre es vorteilhaft gewesen, wenn die beiden Top-Porsche von GPX Racing (#12) und Dinamic Motorsport (#54) das Rennen von vorne hätten fahren können, was zu keinem Zeitpunkt der Fall war. Im Dinamic-Auto war der Wurm drin, was zu einem radikalen Rettungsversuch am Freitagabend führte, als man nach dem Qualifying das komplette Auto zerlegte und neu aufbaute. Im Rennen lief es zunächst besser, doch in der Folge fiel die #54 allmählich immer weiter zurück, der Tausch des Frontsplitters nach sechseinhalb Rennstunden sorgte für den Rückfall auf Platz 8 und zwei Runden Rückstand – Titel weg!

Das Schwesterauto von Pilet, Campbell und Jaminet war eindeutig schneller, doch ein Reifenschaden in Runde 185 sorgte für den Rückfall von Platz 2 auf Position 6, gleichzeitig flog das GPX-Team wegen des zusätzlichen Stopps aus dem regulären Boxenstoppfenster, womit man zum Spritsparen gezwungen war und nicht mehr angreifen konnte, obwohl die Meisterschaftschancen trotz des Reifenschadens noch intakt waren.

Regen-Reifen-FCY-Dramen

Denn letztlich waren jetzt nur noch zwei Teams im Titelkampf übrig: die GPX-Porsche-Truppe und das Walkenhorst-BMW-Duo Farfus und Catsburg. Doch just während die GPX-Mannschaft mit dem Reifenschaden haderte, verlor auch der BMW bei zwei Boxenstopps drei Positionen.

„In den letzten zwei oder drei Rennstunden hatten wir bei den niedrigeren Streckentemperaturen nicht mehr die ultimative Pace, um aus eigener Kraft ganz nach vorne zu fahren“, gab Catsburg nach dem Rennen zu.

Als 86 Minuten vor Ende der angekündigte große Regen und zwei FCY-Phasen kamen, waren Farfus und Catsburg mit Platz 4 aber noch voll im Mix um den Sieg. Über die dann folgenden Strategie-Dramen könnte man mühelos eine Diplomarbeit schreiben. Die Rennleitung musste wegen des Starkregens in Runde 252 eine FCY-Phase einleiten, die vierte im Rennen. Das Walkenhorst-Team konnte dank guter Track-Position noch unter Grün die Box anlaufen und absolvierte einen großen Stopp samt Reifenwechsel – das war der Schlüssel zum Sieg, auch wenn es da noch nicht so aussah.

Nur der WRT-Audi (Frédéric Vervisch, Mirko Bortolotti und Charles Weerts) fuhr die gleiche Strategie, die meisten Wettbewerber aber wählten den kurzen Wet-Stopp, wo nur Reifen gewechselt werden dürfen. Ein Grund: Es standen noch 80 Minuten auf der Uhr, die Stintlänge beträgt maximal 65 Minuten. Der Sprit würde unter grünen Bedingungen dann nicht reichen – wohl aber unter langsamen FCY- und SC-Bedingungen, denn dann muss man nur noch die Stintzeit durch eine Boxendurchfahrt resetten.

Nur Walkenhorst und WRT waren also noch im Mix, denn es gab keine Grünphase mehr. Die Entscheidung fiel beim Resetten: BMW machte das zu Beginn der letzten FCY-Phase in Runde 259, Audi pokerte vielleicht auf eine rote Flagge, dann hätten sie gewonnen, weil sie führten – doch die kam nicht. WRT bog in Runde 264 ab, kam zunächst „vor“ dem BMW raus, musste den Platz aber wieder hergeben, als die Rennleitung nachweisen konnte, dass man an der Boxenausfahrt hinter dem BMW lag.

Der große Verlierer war der Honda mit der #30, der in der vierten FCY nur den Wet-Stopp einlegte, sieben Runden später aber nochmals reinkam. Dieser lange letzte Stopp warf den Honda auf Platz 5 zurück, der Sieg war beim Teufel. „Es ist schon bitter, wenn man so lange führt, keine Fehler macht, und dann das Rennen in den letzten 80 Minuten noch verliert“, so Renger van der Zande.

Alles richtig gemacht haben die BMW-Kutscher und das Walkenhorst-Team. „Die Situation mit dem Regen war identisch mit 2019, und damals haben wir uns falsch entschieden“, analysierte der neue IGTC-Champion Augusto Farfus. „Wir haben aus dem Fehler gelernt und diesmal alles richtig gemacht!“ Das krönende Schlusswort hatte sein Teamkollege, der Holländer Nicky Catsburg: „Unter den FCY-Bedingungen waren wir klar die Schnellsten!“ ■


IGTC

Der Car-Collection-Audi Nummer 32 lag mal vor dem späteren Sieger-BMW

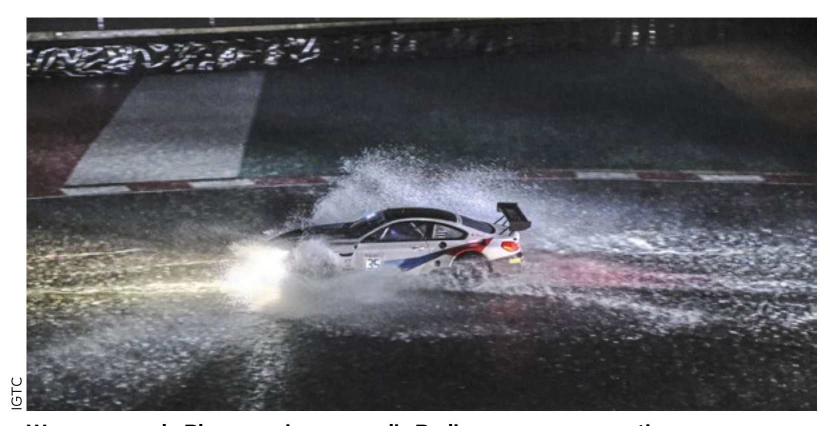


BMW

Walkenhorst feierte, Fünfter von links mit Bier: Jörg Müller, der Deadman


PORSCHE

Pilet, Campbell und Jaminet wurden Dritte, zu wenig für den IGTC-Titel


IGTC

Wasser marsch: Phasenweise waren die Bedingungen grenzwertig

VIERTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

IGTC-Rennen in Kyalami (Südafrika)
Streckenlänge: 4,522 Kilometer; Renndistanz: 1252,594 Kilometer

1.	**Farfus/Catsburg/van der Linde**	**Walkenhorst-BMW M6 GT3**	**277 Runden**
2.	Vervisch/Bortolotti/Weerts	WRT-Audi R8 GT3 LMS	+ 0,220 s
3.	Pilet/Campbell/Jaminet	GPX Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 1,731 s
4.	Farnbacher/Baguette/v. d. Zande	Honda Racing-Acura NSX GT3	+ 3,054 s
5.	Drudi/Haase/Niederhauser	Car Collection-Audi R8 GT3 LMS	+ 51,090 s
6.	Tomczyk/Yelloly/Pittard	Walkenhorst-BMW M6 GT3	+ 1 Runde
7.	Bamber/Vanthoor/Estre	Dinamic-Porsche 911 GT3 R	+ 1 Runde
8.	Vanthoor/Winkelhock/v. d. Linde	WRT-Audi R8 GT3 LMS	+ 2 Runden
9.	Jarvis/Morris/Buncombe	M Sport-Bentley Continental GT3	+ 3 Runden
10.	Hack/Pereira/Bezuidenhout	Lechner Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 6 Runden



Rassiges Design: Die ersten Renderings des zukünftigen Porsche LMDh machen Lust auf mehr

PORSCHE

Hübsche Aussicht

Das Warten hat ein Ende. Am Mittwoch dieser Woche bestätigt Porsche, was sich seit Monaten anbahnte: Die Schwaben bauen einen LMDh-Prototypen für die Topklasse im weltweiten Langstreckensport. Ab 2023 sind dann Renneinsätze in IMSA und WEC geplant. Audi hatte bereits vor zwei Wochen den Bau eines LMDh-Autos angekündigt – alles positive Signale für den Langstreckensport!

Von: **Marcus Schurig**

Die deutschen Hersteller Audi und Porsche haben den Langstreckensport im Dezember vorzeitig mit Weihnachtsgeschenken überhäuft: Nachdem Audi den LMDh-Einstieg am 1. Dezember verkündet hat, zieht Porsche nun zwei Wochen später nach.

Der Audi-Einstieg war eine kleine Sensation, weil selbst Experten nicht mit dieser Entscheidung gerechnet hatten. Über den möglichen Porsche-Zutritt hatten Fachmedien dagegen seit Monaten spekuliert. Trotzdem sollte man die Bedeutung und Wichtigkeit der Porsche-Mitteilung nicht kleinreden: In schwierigen Zeiten können große Entscheidungen schnell mal unter die Räder geraten. Insofern wertet die Szene die Bekanntmachung von Porsche als entscheidenden Durchbruch für eine erfolgreiche Perspektive im globalen Langstreckensport.

Porsche hatte seiner Motorsportabteilung zuvor bereits im Januar 2020 einen Evaluierungsauftrag für die neue LMDh-Klasse erteilt, die in Zukunft gleichberechtigt mit den FIA Hypercars um Gesamtsiege in der IMSA-Serie, der Sportwagen-WM und in Le Mans kämpfen wird.

LMDh: Ein Auto für die Welt

Jetzt hat der Porsche-Vorstand grünes Licht für den Bau eines LMDh-Prototypen gegeben, die mit einem Gewicht von circa 1000 Kilogramm und einer kombinierten Systemleistung aus Verbrenner und Einheitshybrid von knapp 700 PS an den Start gehen werden.

Die Motivation für die Entscheidung war das attraktiv niedrige Kostenniveau, denn ein LMDh kostet nur einen Bruchteil dessen, was man früher für ein LMP1-Hybridauto investieren musste. Dazu sind die aus dem amerikanischen DPI-Konzept abgeleiteten LMDh-Autos deutlich billiger als die FIA Hypercars für die Sportwagen-WM, weil sie als Basis die LMP2-Chassis und ein kostengünstiges Einheitshybridsystem verwenden. In der Hypercarklasse können die Hersteller dagegen eigene Chassis bauen, spezielle Hybridsysteme entwickeln, ihre Batterien selber bestimmen und obendrein auch noch Allrad-Antrieb einsetzen.

> „Wenn das Reglement perspektivisch Raum für den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen bietet, wäre das ein noch größerer Ansporn.“
>
> M. Steiner, Porsche-Vorstand

„Die neue LMDh-Kategorie ermöglicht uns, mit einem Hybridantrieb bei den Klassikern in Le Mans, Daytona und Sebring um Gesamtsiege zu kämpfen – und das zu vertretbaren Kosten“, wird der Vorstandsvorsitzende von Porsche, Oliver Blume, zitiert. Der zweite Aspekt besteht darin, dass der Motorsport die Bandbreite der Antriebsvarianten in den Porsche-Serienwagen spiegeln soll, wie Entwicklungsvorstand Michael Steiner erläutert: „Porsche setzt mittelfristig auf drei verschiedene Antriebskonzepte: Vollelektrische Fahrzeuge, effiziente Plug-in-Hybride und emotionale Verbrenner. Diesen Dreiklang wollen wir bei der Entwicklung von hochmodernen Straßenfahrzeugen und im Motorsport gleichermaßen darstellen.“ Will sagen: Formel E repräsentiert den elektrischen Ansatz, der GT-Sport steht für die Verbrenner – und die neue LMDh-Klasse für die Hybridisierung der Verbrenner-Technologie.

Porsche fasste den Entschluss drittens, weil das LMDh-Konzept erstmals seit langer Zeit wieder die Perspektive eröffnet, mit einem Fahrzeug alle wichtigen Langstreckenformate – von WEC bis IMSA, von Le Mans bis Daytona – abzudecken.

Entwicklungsvorstand Michael Steiner könnte sich eine zusätzliche Optimierung des Ansatzes vorstellen: „Wenn das Reglement perspektivisch Raum für den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen bietet, dann wäre das für mich im Sinne der Nachhaltigkeit ein noch größerer Ansporn.“ Es war nicht damit zu rechnen,

dass Porsche schon jetzt die technischen Details des neuen Projekts im Detail kommuniziert. „Natürlich haben wir bei der Evaluierung schon eine detaillierte Abprüfung der Optionen vorgenommen“, erklärt Pascal Zurlinden, Leiter Werkssport bei Porsche Motorsport. „Daher werden wir zeitnah im nächsten Schritt unseren Chassipartner kommunizieren können, im zweiten Schritt werden wir auch Details zum Antrieb nennen.“

Beim Chassis hat Porsche wie alle anderen LMDh-Hersteller die Wahl zwischen Oreca, Ligier, Dallara und Multimatic. Beim Motor wird offenbar ein V8-Saugmotor favorisiert, der in seiner Grundform bereits über ausgewiesene Renngene verfügt.

Die weiteren Entwicklungsschritte ergeben sich für Porsche aus der Frage, wie schnell die Zulieferer die Chassis und andere Baugruppen liefern können, denn die LMP2-Spezifikation als technische Basis für die LMDh-Wagen ändert sich für die Saison 2022 noch einmal. „Wir haben natürlich das klare Ziel, 2023 mit dem Porsche-LMDh in Daytona am Start zu stehen“, erklärt Zurlinden. Dieser Termin bildet den zeitlichen Fluchtpunkt für den Entwicklungsprozess. Wer in Daytona fahren will, muss das Auto im Juni 2022 homologieren, das heißt, bis dahin sollte auch die Entwicklungserprobung weitgehend erledigt sein.

WEC und IMSA als Ziel

Zu möglichen Einsatzteams will sich Porsche noch nicht äußern. „Wir werden zeitnah mit der Evaluierung von Einsatzteams beginnen,“ erläutert Zurlinden. „Das Ziel besteht natürlich darin, in den beiden großen Langstreckenserien, also Sportwagen-WM und IMSA-Meisterschaft,

> „Der Kundensport hat bei Porsche ja auch in der Topklasse eine große Historie – wie in der Gruppe-C-Ära in den 80er-Jahren.“
>
> P. Zurlinden, Porsche Motorsport

vertreten zu sein.“ Bei Porsche legt man Wert auf die Feststellung, dass es sich hier um ein langfristiges Commitment handelt, das sich mindestens über den regulären Homologationszeitraum von fünf Jahren erstreckt – und womöglich sogar noch darüber hinausreichen könnte. Kurz nachgerechnet: Die LMDh-Ära startet im Januar 2023 und geht folglich mindestens bis 2028…

Der Hinweis auf die Langfristigkeit ist sicher kein Zufall: Vor zwei Wochen hatte Audi sein LMDh-Engagement als erweiterten Kundensport-Ansatz verkauft, auch hier schielt man auf Einsätze ab der Saison 2023. Sollte sich der VW-Konzern jedoch entscheiden, eine Marke (Favorit: Audi) in die Formel 1 zu entsenden, was aktuell immer noch auf höchster Ebene diskutiert wird (siehe MSa 51), dann könnten sich die Ingolstädter schnell wieder aus der Langstrecken-Topklasse verabschieden – oder das Auto an VW-Töchter wie Lamborghini oder Bentley weiterreichen.

Porsche verkauft seinen Einstieg im Gegensatz zu Audi nicht primär als Kundensport, wenngleich dieser Aspekt in Zukunft dennoch eine große Bedeutung genießen könnte. Weil die Autos vergleichsweise billig sind und die Komplexität die meisten Rennteams nicht vor allzu große Probleme stellen sollte, sind durchaus größere Absatzzahlen im Visier von Porsche Motorsport. „Der Kundensport hat ja auch in der Topklasse bei Porsche eine große Historie, ich darf hier nur an die Gruppe-C-Ära in den 80er-Jahren erinnern“, so Pascal Zurlinden. Wie dann die mögliche Aufgabenverteilung und Feindifferenzierung zwischen Werksteams oder werksunterstützten Teams sowie Kundenteams aussehen könnten, ist freilich noch nicht fixiert. Fakt ist, dass die neue LMDh-Klasse viele Optionen bietet, ähnlich wie die aktuelle IMSA-Topklasse DPI: Dort betreibt Cadillac zum Beispiel Kundensport, während Acura und Mazda reinrassige Werkseinsätze durchführen.

LMDh sorgt für Schubkraft

Viel wird davon abhängen, wie viele Hersteller sich letztlich zum LMDh-Konzept bekennen. Porsche-Sportchef Fritz Enzinger sagt: „Das Interesse weiterer Hersteller ist groß. Ich hoffe, dass wir an die glorreichen Kämpfe zahlreicher Hersteller in den 1980er- und 1990er-Jahren anschließen können. Das würde dem gesamten Motorsport einen großen Schub geben.“

Porsche hat übrigens auch einen Wunschgegner: Ferrari. Angeblich soll sogar mal der Plan bestanden haben, dass beide Marken den LMDh-Einstieg gemeinsam bekannt machen, doch offenbar ist die finale Entscheidung bei den Italienern immer noch nicht gefallen. Porsches Leiter Werksmotorsport Pascal Zurlinden formuliert mit einem Augenzwinkern: „Es war jetzt an der Zeit, dass sich mal jemand aus der Deckung wagt …“

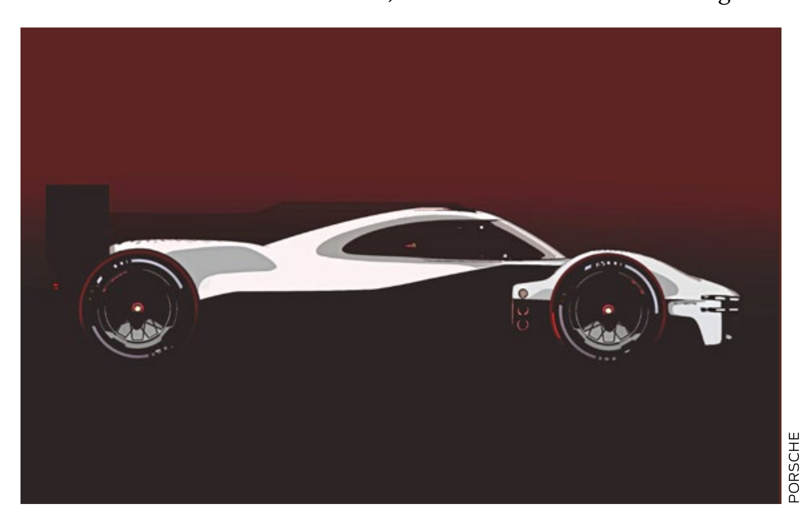
Die Chancen sollen aber weiterhin gut stehen, dass Ferrari dem Vorbild von Porsche zeitnah folgen könnte. Wenn Porsche und Ferrari LMDh machen, werden sie zwangsläufig die GTE-Kategorie verlassen, womit das Doppelpass-Spiel zwischen Deutschland und Italien mittelfristig auch dazu führen könnte, dass die GT3-Wagen die GTE-Fahrzeuge beerben. Über weitere Hersteller für die LMDh-Klasse wurde an dieser Stelle bereits ausführlich spekuliert: GM, Ford, Mazda, Lexus, McLaren und Hyundai beschäftigen sich ernsthaft mit Einstiegsgedanken.

Auf der anderen Seite des Atlantik warten mit Peugeot und Toyota zwei hochkarätige Gegner aus dem Hypercar-Lager auf die LMDh-Blase. Der überraschende Einstieg von Audi bringt zusätzliche Brisanz ins Geschäft, denn niemand hätte ernsthaft damit gerechnet, dass der VW-Konzern zum zweiten Mal binnen eines Jahrzehnts zwei Konzernmarken in die Topklasse des Langstreckensports entsendet. Nicht zu vergessen: Lamborghini scharrt bereits seit drei Jahren mit den Hufen, damit sie im VW-Konzern endlich eine Chance erhalten, nach Le Mans zu gehen.

Neue Zukunftsszenarien

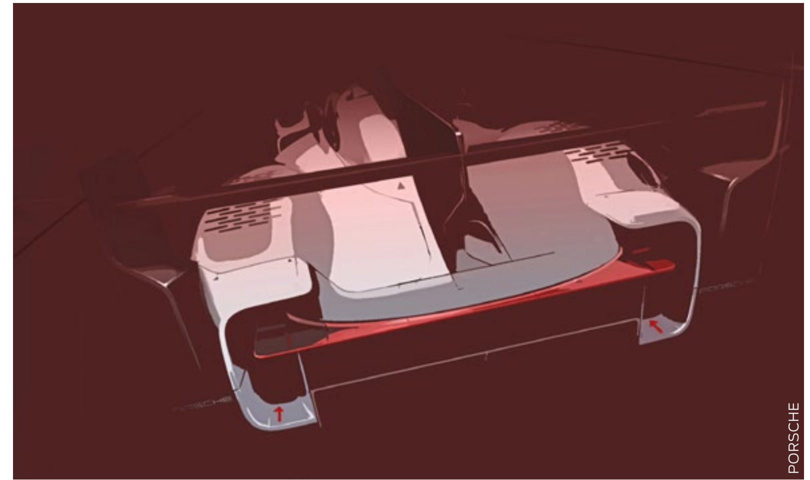
Sollten nun wirklich alle Dominosteinchen so umfallen wie erhofft, dann sollte den Fans nicht bange sein. Sorgen müsste sich eher die LMP2-Fraktion für den Fall machen, dass Hersteller wie Porsche, Audi und Ferrari den Kundensport-Aspekt der neuen LMDh-Topklasse wirklich ausreizen.

Ein ACO-Insider aus Le Mans sagt, das Idealbild der Franzosen seien 30 identische Prototypen und 30 identische GT-Wagen – beide Gruppen gesplittet in eine Pro- und eine Pro-Am-Klasse. LMDh und GT3 geben genau diese Konstellation her. ■



PORSCHE

Noch ist offen, an welches Straßenprodukt sich das Renndesign anlehnt



PORSCHE

Die neuen LMDh-Wagen wiegen circa 1000 Kilo und haben knapp 700 PS

Porsche Motorsport: Die Verkündungen bei der Night of Champions

Fahrerkader geschrumpft

Die Porsche Motorsport-Party Mitte Dezember ist fast immer der letzte Termin im Jahr. 2020 fiel die Nummer flach, es gab ein virtuelles Hallo mit den folgenden Verkündungen: Robert Renauer hat den Porsche Cup gewonnen, der neue Markenpokal-Elfer sieht irgendwie anders aus – und der Fahrkader ganz besonders auch ...

Von: **Marcus Schurig**


PORSCHE

Der Cup-Elfer basiert auf der turbobreiten Karosserie, hat aber einen Sauger

Machen wir nicht lange rum: Robert Renauer hat zum zweiten Mal den Porsche Cup für den besten Privatfahrer gewonnen – zum Lohn gab's natürlich einen Elfer, wir gratulieren ganz herzlich! Zweitens wurden die Programme für 2021 bestätigt, hier gab es keine Überraschungen: Formel E und GTE-Pro in der WEC laufen weiter, und der LMDh-Einstieg (Seite 14/15) wurde erst Tage später verkündet. Dann feierte noch der neue Cup-Elfer (siehe Bild) für 2021 seine Premiere, er heißt natürlich immer noch 911 GT3, hat jetzt aber die Radhausverbreiterungen vom Turbo-Modell.

Dann stand noch ein Thema auf der Agenda, dass schon seit Monaten brodelt (MSa berichtete mehrfach) und intern für viel Wirbel gesorgt hat: Porsche schrumpft den Fahrerkader. Für 2021 gibt es nur noch 14 Werkspiloten, einen Young Professional (Julien Andlauer) und einen Junior (Ayhancan Güven); Formel-E-Pilot Pascal Wehrlein sowie Thomas Preining rücken als Werksfahrer auf.

Interessanter ist jedoch, wer ausscheidet: Earl Bamber, Nick Tandy, Patrick Pilet, Michael Christensen, Sven Müller und Dirk Werner sind nicht mehr Werksfahrer, sondern nur noch „Porsche-Fahrer". Die Definition dafür liefert der Pressetext gleich mit: Die entsorgten Piloten „haben auch weiterhin die Möglichkeit, bei Renneinsätzen als Fahrer im Auftrag von Porsche anzutreten." Davon kann man vermutlich nicht leben, aber die meisten Beobachter sagen eh, dass die Kaderanpassungen Teil eines groß angelegten Sparplans bei Porsche Motorsport sind.

Dass mit Bamber und Tandy dabei zwei extrem erfahrene und versierte Prototypen-Fahrer ausgerechnet jetzt ausscheiden, wo Porsche den Bau eines neuen Prototyps ankündigt, ist für viele schon fast unverständlich.

Von Fahrerseite gibt es viele Reaktionen, dabei hört man heraus, dass das Grundvertrauen doch etwas gelitten hat. Dabei hatte Aufsichtsratschef Wolfgang Porsche in seiner Ansprache bei der Motorsport-Party den enormen Sportsgeist innerhalb des Unternehmens und „das Zusammenrücken, wenn es schwierig wird", ausdrücklich gelobt. ■

Sportwagen-WM (WEC): Peugeot enthüllt Technikdetails für das neue Hypercar

Der Löwe ist aus dem Sack

Peugeot wird ab 2022 mit einem Hypercar nach FIA-Reglement in der Sportwagen-WM und in Le Mans gegen Toyota antreten. Am Montag dieser Woche verkündeten die Franzosen die technischen Eckdaten für das neue Löwen-Kind, das auf den Namen PEUGEOT HYBRID4 500 kW hört.

Von: **Marcus Schurig**

Die französische Marke mit dem Löwen im Logo hat endlich technische Details des neuen Rennwagens für die Topklasse der Sportwagen-WM und in Le Mans enthüllt: Als Verbrennungsmotor kommt ein 2,6 Liter großer V6-Turbo-Benziner mit 90 Grad Bankwinkel zum Einsatz, der bei Peugeot Sport in Eigenregie entwickelt und gebaut wird. Der Motor leistet 500 kW (680 PS), wiegt 165 Kilo, und ist hinter dem Fahrer verbaut.

„Wir haben zunächst einen einzelnen Turbo in Betracht gezogen, aber das hätte uns daran gehindert, das Schwerpunktziel unseres Motors zu erreichen", so François Coudrain, Motorenchef bei Peugeot Sport. „Ein Twin-Turbo-V6-Block bietet die beste Kombination zwischen Technologie, Gewicht, Packaging, Zuverlässigkeit und Leistung."

Die Leistung wird über ein Siebenganggetriebe an die Hinterräder geleitet. Die Schmierstoffe kommen natürlich vom Peugeot-Partner Total, der angeblich auch bei der Finanzierung des Programms hilft. Dazu hat Total noch seine Batteriefirma SAFT mit ins Boot geholt, gespeist werden die Batterien über Bremsrekuperation an der Vorderachse. Eine 200-kW-Motor-Generator-Einheit treibt dabei die Vorderräder an, die Batterien befinden sich in einem Karbongehäuse innerhalb des Monocoques, hinter dem Fahrer und unter dem Kraftstofftank. Obwohl der V6-Motor 500 kW leistet und die Motor-Generator-Unit eine Leistung von 200 kW hat, darf nur eine maximale Gesamtleistung von 500 kW genutzt werden. Bei maximaler Leistung vom Hybrid kommt der Motor so nur auf 300 kW. Auf trockener Straße darf der Allradantrieb erst ab 120 km/h eingesetzt werden. ■


PEUGEOT

Der Hybrid des Peugeot-Hypercars arbeitet mit einem 900-Volt-Umfeld


Yacht
MERIAN
Fernweh
IN SOLCHEN UMFELDERN LÖSEN MARKEN ECHTES FERNWEH AUS.
#DARUMMARKENMEDIEN
Die Welt von uns Markenmedien dreht sich, genauso wie für andere Markenartikel, um die Nutzer. Für diese Beziehung tun wir alles. Unser Wissen, unsere Hingabe und unsere ganze Erfahrung investieren wir in die Pflege. Klassisch und digital. Belohnt werden Markenmedien dafür mit Loyalität und Aufmerksamkeit – nicht zufällig auch den beiden härtesten Währungen im Werbemarkt. Ihrer Marke kann nichts Besseres als Umfeld passieren.
Mehr Informationen unter www.editorial.media
DIE MARKENMEDIEN IM
VDZ
Verband Deutscher Zeitschriftenverleger



Start frei in Portimão: Am Wochenende startet an der Algarve der Probelauf zur neuen GTWS-Saison

Raus aus der Kälte!

Die GT Winter Series startet im Januar in die zweite Saison. Bereits am kommenden Wochenende findet in Portimão der Pre-Season-Test statt. Für die Saison sind schon über 30 Autos gemeldet.

Von: **Michael Bräutigam**

An Corona kam in diesem Jahr niemand vorbei, der irgendetwas mit Motorsport zu tun hat. Das merkte auch die GT Winter Series, die ihr Finale im März nicht in der geplanten Form abhalten konnte, nachdem sich einige Marshals aufgrund der Corona-Gefahr abgemeldet hatten. Doch die Pandemie scheint die diesjährige Saison sogar zu befruchten. Dass viele Teams nur eine halbe Sommersaison fahren konnten, stärkt offenbar den Wunsch, im Winter mehr Gas zu geben. Dementsprechend ist das Feedback: Über 30 Fahrzeuge stehen bereits in der Startliste für die Saison.

„Wir rechnen noch mit deutlich mehr, denn es ist ja noch eine Weile hin und wir führen jeden Tag Gespräche mit Teams", sagt Projektleiter Robin Selbach von Promoter Gedlich Racing.

Der gesteigerte Andrang ist jedoch mit weiteren Faktoren verbunden. Aus der Premierensaison 2019/2020 wurden entsprechende Lehren gezogen, und 2021 wird dementsprechend neu angegangen. „Die Auftaktsaison war für uns als Promoter nicht einfach", gibt Selbach zu. Vor allem das niedrige Arbeitstempo der spanischen Behörden sorgte dafür, dass Genehmigungen verspätet erteilt und Rennen abgesagt werden mussten. „Wir haben das aber nun im Griff und die richtigen Leute auf unserer Seite", sagt Selbach.

> „Wir haben in Portimão eine tolle Veranstaltung mit 20 Autos gesehen. Wir fahren daher in der kommenden Saison zwei Mal dort."
>
> Markus Gedlich

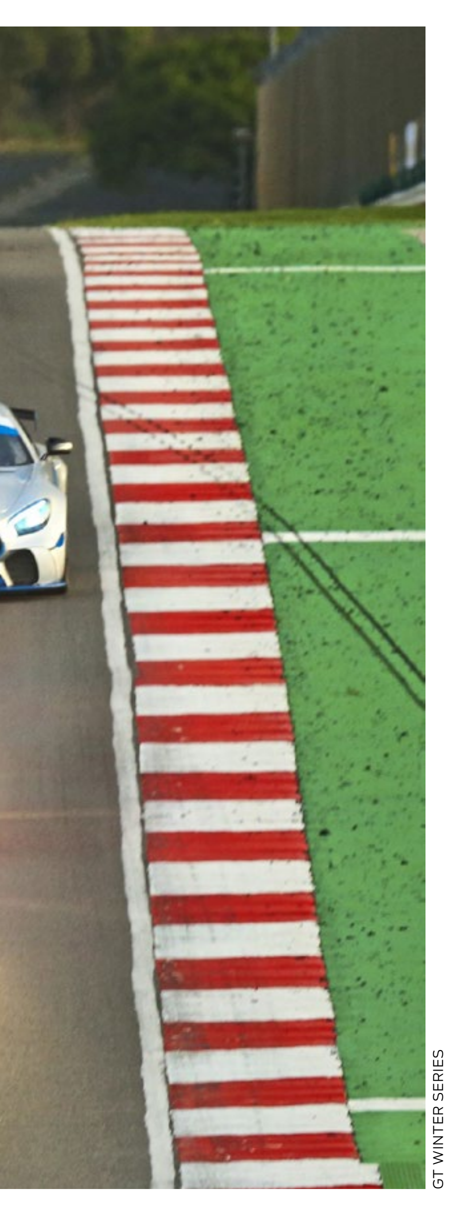
Portimão und Aragón

Die Locations leisten ebenfalls einen Beitrag. Wie der Pre-Season-Test am kommenden Wochenende, finden auch die ersten beiden Events (23./24. Januar sowie 16./17. Februar) auf der Berg- und Talbahn von Portimão statt.

„Wir haben vergangene Saison in Portimão eine tolle Veranstaltung der GT Winter Series gesehen. Mehr als 20 Autos waren am Start. Das hat uns gezeigt, wie beliebt diese Location im Zusammenhang mit der Rennserie ist. Wir fahren daher in der kommenden Saison zwei Mal dort", erklärt Gedlich-Racing-Geschäftsführer Markus Gedlich.

Der Saisonabschluss findet am 3./4. März im spanischen Motorland Aragón statt. „Weil das die modernste Anlage Europas und am ehesten mit der Professionalität von Portimão vergleichbar ist", nennt Selbach einen der Gründe. „Zudem zeigt man sich dort sehr kooperativ und unterstützt uns mit dem Projekt der GT Winter Series optimal."

Die Fahrzeugvielfalt, die schon in der vergangenen Saison zu sehen war, ist auch für die zweite Ausgabe gegeben. Ein


GT WINTER SERIES

Blick in die Starterliste zeigt, dass vom BMW M240i bis zum LMP3-Fahrzeug alles dabei ist.

Mit dabei ist auch die Spezial-Tourenwagen-Trophy (STT H&R Cup). „Eine der bestetablierten Rennserien in Deutschland“, wie Selbach betont. „Aber auch die GT4 Southern Europe tritt bei uns an. Andere Rennserien sind bei uns sehr willkommen. Wir schaffen dafür gegebenenfalls sogar neue Klassen. Dadurch bieten wir etablierten Rennserien, die diesen Sommer Ausfälle hatten, eine super Plattform, ihren Kunden auch im Winter ein Einsatzfeld zu gewähren.“

Die Integration der Serie in die „Endless Summer“-Trackdays von Gedlich Racing lässt dabei jedem Teilnehmer frei, ob er es beim freien Fahren belässt oder die GT Winter Series bestreitet. Neben dem sportlichen Wettbewerb kann jedoch auch die eigene Rennlizenz gepusht werden. Für die GTWS reicht eine nationale A-Lizenz, mit entsprechenden Ergebnissen dort kann man diese zu einer internationalen C-Lizenz upgraden.

Der Ablauf der Rennevents sieht jeweils ein Qualifying und zwei Sprintrennen vor – Trainingsmöglichkeiten gibt es durch den Trackday ja genügend. Es gibt eine Wertung pro Rennen und eine Tageswertung. Die Punktevergabe richtet sich nach der Anzahl der Starter pro Klasse. Es werden also am Ende Meistertitel an die Schnellsten vergeben.

Mit Corona-Garantie

Um Chancengleichheit zu gewähren, wird die Klassenstruktur etwas angepasst und eine Balance of Performance angewendet. Die alten Porsche Cayman GT4 der Baureihe 981 bekommen ebenso eine eigene Klasse wie die brandneuen BMW M2 CS Racing.

Und damit vor lauter Fahrfreude und Ehrgeiz niemand über die Stränge schlägt, ist erneut Werner Aichinger als Rennleiter mit an Bord. Der Schwabe ist seit vielen Jahren als Rennleiter aktiv und geschätzt.

Last, but not least steht mit Jonni Forbes ein Serienkoordinator an der Spitze der GTWS, der sich sowohl auf Deutsch, Englisch als auch Italienisch verständigen kann. Als Organisator der Gulf 12 Hours, die im Januar ausnahmsweise in Bahrain stattfinden, ist er im GT-Geschäft eine bekannte Größe.

All diese Rahmenbedingungen sollen den Teilnehmern viel Fahrspaß in einem professionellen Umfeld ermöglichen. Zudem kann man dem nasskalten Winter in Mitteleuropa entfliehen. Wer übrigens wegen Corona mit der Anmeldung zögert: Sollte ein Event ausfallen müssen, gibt es sogar eine „Corona-Garantie“! ■



GT WINTER SERIES

Glückliche Gesichter: Nicht erst bei der Siegerehrung grinsen die Fahrer


GT WINTER SERIES

Gesamtsiegfähig: An der Spitze des Feldes fahren GT3 (Foto) und LMP3


GT WINTER SERIES

Bewährtes Duo: Rennleiter Werner Aichinger (l.), Promoter Markus Gedlich


GT WINTER SERIES

Breite Fahrzeugvielfalt: Ob GT4, Cup-Porsche oder alles Mögliche darunter und darüber – hier ist jeder willkommen









„Da hätte jeder abfliegen können“

Am Sonntag war Sébastien Ogier in Paris unter anderem Studiogast bei Canal+ anlässlich der Übertragung des Formel-1-Finales. Den anschließenden Weg zum Flughafen nutzte der 36-jährige Weltmeister für ein Interview mit uns.

Von: **Reiner Kuhn**

Rallye-WM-Finale in Monza, Testtag in den Seealpen und nun von einem Interview zum nächsten. Wann können Sie runterfahren und Ihre Batterien aufladen?
Auch wenn gerade ein Termin den anderen jagt, kann ich nicht behaupten, dass wir in dieser Saison überbeschäftigt waren. Nun fallen aktuell zudem die Ehrungen und Feiern aus. Das mit dem Stress ist also nicht so schlimm, wie es schon mal war.

War dies rückblickend Ihr schwierigster Titel?
Die Saison war eher kompliziert als schwierig. Ständig änderte sich der Kalender. Die Kunst lag darin, Ruhe zu bewahren. Jeder wusste, dass es bei nur wenigen Rallyes auf jedes einzelne Resultat ankommt. In anderen Jahren hatte ich aber auch schon intensive und wesentlich längere Kämpfe um die Meisterschaft. So gesehen würde ich diese Saison trotz aller Umstände nicht als die schwierigste bewerten.

Wie schwierig war es, nach Ihrem Ausfall in der Türkei weiter fokussiert zu bleiben?
Das war überhaupt kein Problem. Jeder weiß, dass im Rallyesport vieles passieren kann. So lange ich also eine mathematische Chance auf den Titel habe, gebe ich auch nicht auf. Auch vor der Rallye Monza habe ich gesagt, dass ich nicht hergekommen bin, um nur mitzufahren. So viele Leute haben mich im Vorfeld gefragt, wie ich mich als Vizeweltmeister fühlen würde. Ich habe immer gesagt, dass ich daran keinen Gedanken verschwende, im Gegenteil: Ich glaube immer an das Optimum, und am Ende haben wir es dann ja auch geschafft.



MASSIMO BETTIOL

„Die Anzahl der Titel bedeutet mir wenig, ich hatte immer andere Pläne. Die Zeit mit meinem Sohn Tim ist für mich wertvoller als neun WM-Titel.“

Sébastien Ogier

Was war Ihr erster Gedanke, als Sie Elfyn Evans am Streckenrand stehen sahen und er Sie warnte?
Keine Frage, dass war eine ganz knifflige Passage mit einem extremen Grip-Unterschied. Ich denke, wir alle hatten das in unserem Aufschrieb. Jeder wusste um die Tücke. Aber der Unterschied zur Kurve davor war durch den Neuschnee plötzlich riesig und kaum richtig einzuschätzen. Ich bin mir nicht sicher, ob ich die Ecke ohne Elfyns Warnung geschafft hätte. Um ehrlich zu sein, hätte da jeder abfliegen können. Als wir durch waren, ging es darum, fokussiert auf der Straße zu bleiben und bis ins Ziel keinen Fehler mehr zu machen.

Ist Ihr siebter WM-Titel mit dem dritten Hersteller Ihr wertvollster?
Solche Erfolge und Titel zu vergleichen, ist schwierig. Und auch wenn ich diesen Titel nicht über einen anderen stellen will, ist er für mich nach so einer kurzen und intensiven Saison verdient und damit auch wertvoll.

Wie sehr wurmt es, dass Toyota den Hersteller-Titel erneut verpasst hat?
Wurmen ist der falsche Ausdruck. Ich finde es eher seltsam, vor allem weil zwei Toyota-Fahrer in der WM vorne liegen. Man möge mich nicht falsch verstehen, aber wir sind mit drei Fahrern gegen fünf gefahren, wovon einige auch noch von einer besseren Startposition profitiert haben. Und um es klar zu sagen: Hyundai hat alles richtig gemacht und die Regeln optimal genutzt. Die Frage ist, ob man nicht die Regeln ändern müsste.

Wie steht es um die Weiterentwicklung des Yaris WRC?
Natürlich sind wir da dran. Ich weiß jetzt nicht genau, wann was kommt. So arbeiten wir unter anderem an einem kleinen Aero-Update. Auch am Fahrwerk und der Kraftübertragung kann man immer noch etwas finden und ein Auto verbessern.

Bleibt noch eine Frage: Wird 2021 Ihre letzte Saison oder könnten Sie womöglich noch eine weitere dranhängen?
Ohne die Corona-Pandemie wäre schon diese meine letzte Saison gewesen. Nun hänge ich eben noch eine dran und werde mit aller Kraft versuchen, einen achten Titel zu holen. Jeder spricht mich auf die neun WM-Titel von Sébastien Loeb an. Dabei bedeutet mir die Anzahl der Titel wenig, ich hatte immer andere Ziele und Pläne. So ist die Zeit mit meinen Sohn Tim für mich viel wertvoller als neun WM-Titel. ■



MASSIMO BETTIOL

Perfektes Finish: Mit einem Sieg bei der Rallye Monza zum siebten WM-Titel

Sébastien Ogier

Geburtstag: 17. Dezember 1983
Geburtsort: Gap (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2006: erste Rallye
2008: erster von 156 WM-Läufen, Junioren-Weltmeister
2010: erster von 49 WM-Siegen
2013–2016: Champion (VW)
2017–2018: Champion (M-Sport)
2019: WM-Dritter (Citroën)
2020: Champion (Toyota)

HOBBYS
Ski, Mountainbike, Golfen


Hyundai machte den Anfang, dann testete auch Toyota drei Tage die neuen Pirelli-Pneus

BASTIEN ROUX

Rallye-WM

Spezielles Vorglühen

Nach der Saison ist vor der Saison. Pirelli lud die Werksteams in die Seealpen ein. Hyundai und Toyota nutzten die Gelegenheit, um sich einen ersten Eindruck von den neuen Einheitsreifen zu verschaffen.

Von: **Reiner Kuhn**

In knapp vier Wochen beginnt mit der Rallye Monte Carlo die neue Saison. Die Krux: Statt der bekannten Michelin-Pneus werden künftig Einheitsreifen von Pirelli aufgezogen. Für die italienischen Reifen-Experten Grund genug, die Werksteams in die französischen Seealpen einzuladen, um ihnen dort einen ersten Eindruck von den neuen Gummis zu ermöglichen.

Hyundai machte ab Dienstag den Anfang. Erst saß Ott Tänak am Steuer, dann Thierry Neuville und Dani Sordo. Am Freitag übernahm dann Toyota mit Sébastien Ogier, gefolgt von Kalle Rovanperä und Takamoto Katsuta anstelle von Vize-Weltmeister Elfyn Evans. Damit dürfte klar sein, wer zu den beiden Toyota-Teammitgliedern zählt, die nach der Rallye Monza positiv auf Corona getestet wurden. Namen wurden keine genannt. Nur so viel von Teammanager Kaj Lindström: „Die Personen befinden sich in Quarantäne, und wir wünschen ihnen eine schnelle Genesung."

Auch die ersten Erfahrungen mit den ungewohnten Pirelli-Reifen bleiben eher vage. „Es war sehr interessant, auch für die Ingenieure. Wir konnten die unterschiedlichen Reifen bei unterschiedlichen Bedingungen probieren. Jetzt geht es darum, die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen", berichtet Hyundai-Pilot Thierry Neuville. Ähnlich äußert sich Toyota-Junior Kalle Rovanperä: „Natürlich merkt man einen Unterschied. Aber leider war ich nur auf einer sehr ebenen Strecke mit viel Schnee und Schneematsch und im Gegensatz zu anderen nur mit den Winterreifen unterwegs."

Der ist die einzig bekannte Größe. Während er identisch ist mit jenem, der bisher in WRC2 und WRC3 aufgezogen wurde und auf rauen Pisten von am Limit bewegten WRCs anfällig für Reifenschäden sein soll, sind die beiden Asphalt- und Schotter-Varianten Neuentwicklungen. ■

Rallye-WM

Solberg mit Hyundai

Die Familie Solberg soll sich mit Hyundai handelseinig sein, Talent Oliver Solberg soll ab kommender Saison in einem Hyundai i20 sitzen.

Im Rahmen der Rallye Estland haben wir erstmals berichtet: Ex-Weltmeister Petter Solberg nutzte die Gunst der Stunde, um im hermetisch abgeschirmten Servicepark den nächsten Karriereschritt seines Filius einzufädeln. Er sprach bei Hyundai-Sportchef Andrea Adamo vor, scheinbar mit Erfolg.


ERC

Mann mit Zukunft: Oliver Solberg

Kolportiert wird eine Einigung, offen nur, ob man es noch vor oder erst nach Weihnachten kommuniziert, abhängig wohl auch davon, wie lange die Nennliste der Rallye Monte Carlo 2021 unter Verschluss bleibt.

Der Wechsel macht für beide Seiten Sinn: Oliver Solberg hätte nur bei M-Sport und Hyundai die Möglichkeit, mit einem Rally2-Kundensport-Modell Erfolge zu präsentieren und gleichzeitig unter einem Dach Erfahrungen in einem WRC zu sammeln, um sich für einen weiteren Aufstieg zu empfehlen.

Nach den enttäuschenden Auftritten von Ole-Christian Veiby und Nikolay Gryazin in Hyundais WRC2-Junior-Team wäre der 19-jährige Schwede mit dem großen Namen die Idealbesetzung neben WRC3-Weltmeister Jari Huttunen. Hyundai hätte so für 2022 weitere Optionen, schließlich laufen diverse Fahrerverträge, darunter die von Dani Sordo, Craig Breen aber auch Thierry Neuville aus. Für 2021 soll Solberg Junior mit Hyundai ein Dutzend Einsätze vereinbart haben. ■ RK

Rallye-WM

M-Sport auf Sparflamme

M-Sport verzichtete auf die Pirelli-Testfahrten. Oberste Priorität liegt bei der Besetzung der beiden Cockpits für die neue Saison – auch im Hinblick auf 2022.

Kein Topteam leidet so sehr unter der Corona-Pandemie wie M-Sport. Im Ziel der Rallye Monza gab Esapekka Lappi seinen Abschied bekannt. „Wenn ich 200 Tage im Jahr von meiner Familie getrennt bin und dabei kein Geld verdiene, muss ich mein Leben umstellen", so der 29-jährige Finne bewegt.

Doch M-Sport geht auf dem Zahnfleisch und braucht Fahrer mit einer gewissen Mitgift. Auch deshalb liegt die Bestätigung von Teemu Suninen auf Eis. Dabei dürfte M-Sport am 26-Jährigen kaum vorbeikommen. Auch und gerade, wenn man sich 2021 voll auf die Entwicklung des künftigen Hybrid-Boliden konzentrieren will. Weder Topkunde Gus Greensmith noch WRC2-Junior Adrien Fourmaux dürften schon in der Lage sein, ein Topauto mitzuentwickeln. ■ RK


ROESELER

Offene Beziehung: Zur Monte hat M-Sport bisher nur zwei Autos genannt

„Corona wird uns weiter begleiten“

Vor der FIA-Weltratssitzung am Mittwoch sprachen wir mit FIA-Rallyedirektor Yves Matton. Der 53-jährige Belgier über das abgelaufene Rallyejahr, den bevorstehenden Saisonbeginn und die weitere Zukunft der Königsklasse.

Von: **Reiner Kuhn**

Freuen Sie sich, mit der Rallye Monza auf die sieben WM-Läufe für die Titel-Vergabe gekommen zu sein?
Auch ohne Monza waren die vorangegangenen Rallyes herausfordernd genug, um die Weltmeister zu küren. Die Titel von Hyundai bei den Herstellern sowie Sébastien Ogier und Julien Ingrassia als Fahrer und Copilot sind redlich verdient. Es war eine schwierige Saison, nicht nur für die Teams und Fahrer. Viele haben einen tollen Job gemacht.

Wie die Veranstalter in Estland, Monza und Ypern?
Diese Veranstalter hatten unterschiedliche Voraussetzungen, und jeder überzeugte auf seine Weise. Estland glänzte unter anderem mit einer innovativen Rallye-Leitung. Ypern hatte einen tollen Ablaufplan mit grandiosen Prüfungen – es wäre eine tolle Rallye geworden. Und was der italienische Verband in diesem Jahr mit drei Grands Prix sowie den WM-Rallyes auf Sardinien und in Monza geleistet hat, war einfach fantastisch.

Hatten Sie bei der Rallye Monza kein Bauchweh?
Der Veranstalter, Promoter und die FIA müssen sich nach den Auflagen der Behörden richten. Werden die eingehalten, gibt es grünes Licht. Das schlechte Wetter hat sicher geholfen, dass am Samstag wenige Fans an den Strecken waren. Das Wochenende zeigte aber, dass der Mix aus kurzen Prüfungen mit Stadioncharakter und klassischen Strecken neue Möglichkeiten bietet. Solch eine Veranstaltung passt in den WM-Kalender, auch wenn sie nicht den Standard bilden sollte. Die DNA der Rallye-WM ist eine andere. Veranstaltungen mit weniger als 300 WP-Kilometern müssen eine Ausnahme bleiben.


FIA

> „Ab 2021 wird es auf der Powerstage auch für die Hersteller-Wertung WM-Punkte geben.“
> Yves Matton

Ziehen Sie weitere Lehren aus der vergangenen Saison?
Dem FIA-Weltrat liegt ein Antrag vor, dass für eine Titelvergabe künftig mindestens 50 Prozent der Veranstaltungen stattfinden müssen. Ich denke, das wird auch für die Rallye-WM verabschiedet.

Wird es noch weitere Regeländerungen geben?
Die Testregeln bleiben gleich: pro Rallye ein Testtag pro Fahrer und weiter die Möglichkeit, bei kleineren Wettbewerben zu starten. Zusätzlich erhält jedes Team zusätzlich neun Testtage aufgrund des neuen Reifen-Lieferanten. Wichtiger: Ab kommender Saison wird es auf der Powerstage auch für die Hersteller-Wertung WM-Punkte geben. Änderungen kommen auch für die Rahmenserien. So sind Fahrer, die für Herstellerpunkte nominiert waren, nicht mehr in der WRC3 startberechtigt und werden in der WRC2 gewertet.

Wie steht es um den Auftakt in Monte Carlo, die folgende Rallye Schweden und den Neuzugang Kroatien?
Das Thema Corona wird uns noch länger beschäftigen. Heißt: Im Rallyesport richtet sich weiter alles nach der Situation und den Regeln in der jeweiligen Region. Bei der ‚Monte‘ bin ich sehr zuversichtlich. Der Veranstalter hat bestätigt, dass man auch bei einem Zuschauerverbot die Rallye in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Behörden und der Gendarmerie durchführen wird. Anders in Schweden: Dort sind die Einnahmen durch Zuschauer ein wesentlicher Teil der Refinanzierung. In den nächsten Tagen wird sich zeigen, ob und wie die Rallye stattfinden kann. Aus Kroatien gibt es bisher nur positive Meldungen. Aber wie gesagt, die Pandemie wird uns weit über das Frühjahr hinaus begleiten.



FIA

Im Gespräch: Matton (Mitte) mit FIA-Präsident Todt (rechts) bei M-Sport

!

Yves Matton

Geburtstag: 25. Juli 1967
Geburtsort: Kortrijk (B)
Herkunftsland: Belgien

WERDEGANG
1989: Studienabschluss in Betriebswirtschaft
1992: Gründung Prorace
1997: Teammanager bei Future World
2001: Teammanager bei Kronos Racing
2002: Citroën-WM-Koordinator
2004: Citroën-Teammanager
2008: Gründung MY Racing
2012: Citroën-Teamdirektor
seit 2018: FIA-Rallye-Direktor

Wie steht es um die Zukunft? Noch fehlt die angekündigte FIA-Verlautbarung, dass 2022 drei Hersteller mit den neuen Hybridautos dabei sind.
Ich werde Ihnen zwar nicht die Gründe nennen, warum es noch keine offizielle Mitteilung gibt, kann Ihnen aber nochmals sagen, dass ich mir zu 100 Prozent sicher bin, dass ab 2022 drei Hersteller mit den künftigen Rally1-Fahrzeugen am Start stehen werden. Zudem wird die Junior-WM ab 2022 mit den kleinen Rally3-Allradern gefahren und ein Jahr später für die boomende Rally2-Kategorie ein Soft-Hybrid-system eingeführt. ■

Komprimiertes Abenteuer


Ein Topfavorit: Vorjahresieger Sainz im Mini-Buggy von X-raid

HAILBAJA

Anfang Januar hetzt die Rallye Dakar zum zweiten Mal durch Saudi-Arabien. Die Route ist ähnlich übersichtlich wie das Teilnehmerfeld. Als Topfavoriten gehen erneut Vorjahressieger Sainz und Rekord-Gewinner Peterhansel im Mini-Buggy sowie Toyota-Speerspitze Nasser Al-Attiyah ins Rennen.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Jahr 2008 wurde die 1979 erstmals ausgetragene Rallye Dakar nach einer Terrorwarnung abgesagt. Fortan fand die Mutter aller Wüstenrallyes jenseits von Afrika eine neue Heimat. Nach zehn Auftritten in Südamerika steigt die 43. Ausgabe vom 3. bis 15. Januar zum zweiten Mal in Saudi-Arabien.

Kurz und knackig

Start und Ziel der zweiwöchigen Tour über 7646 Gesamtkilometer mit zwölf Tagesetappen und insgesamt 4767 WP-Kilometern ist in Jeddah. Nach dem Ruhetag (9.1.) folgt erst eine Marathon-Etappe (10./11.1.) und zum Abschluss (14.1.) der mit 511 WP-Kilometern längste Tagesritt. Um die Chancengleichheit zu erhöhen, wird das neue elektronische Roadbook erst direkt vor der jeweiligen Etappe ausgehändigt.

Mit knapp 300 gemeldeten Fahrzeugen (67 Autos, 58 Cross-Cars, 42 Trucks, 108 Motorrädern und 21 Quads) ist das Starterfeld im Vergleich zum Vorjahr um ein Viertel geschrumpft und so klein wie seit 1995 nicht mehr. Der Mix aus Dakar-Helden, Offroad-Routiniers, Hobbyfahrern und bekannten Quereinsteigern bleibt erhalten.

> **!** Von wegen heißer Wüstenritt: Anfang Januar fallen die Temperaturen auch in Saudi-Arabien mitunter bis nahe an den Gefrierpunkt.

So gibt nicht nur der fünfmalige WM-Lauf-Sieger Kris Meeke (PH Sport) in einem Cross-Car sein Dakar-Debüt. In letzter Minute sprang mit Mattias Ekström auch der zweimalige DTM-Champion und Rallycross-Weltmeister von 2016 noch auf. Auch der schnelle Schwede startet in der kleinsten Vierrad-Klasse T3 und fährt einen von X-raid und Yamaha präparierten YXZ1000R (130 PS, 820 kg). Kurios: Als Copilot fungiert mit Emil Bergkvist der Rallye-Junior-Weltmeister von 2018.

Mini gegen Toyota

Auch in der T1-Prototypen-Topklasse tummeln sich große Namen. Doch der dreimalige Le-Mans-Sieger Romain Dumas dürfte mit seinem Rebellion-Buggy ebenso zum Nebendarsteller werden wie der fünfmalige Gewinner der Dakar-Motorradwertung, Cyril Despres, im ebenfalls zweiradgetriebenen Peugeot. Gleiches gilt für Khalid Al-Qassimi (Peugeot) und Allrad-Vertreter Martin Prokop (Ford).

Auch für Rekord-Weltmeister Sébastien Loeb und Teamkollege Nani Roma dürften es beim Debüt im von Prodrive für das BRX-Team neu entwickelten „Hunter“ nur zur Außenseiterrolle reichen. Zum kleinen, aber illustren Favoritenkreis zählen neben Giniel De Villiers und Yazeed Al-Rajhi (Toyota) das Spitzentrio mit Nasser Al-Attiyah, Speerspitze bei Toyota, sowie die beiden X-raid-Topakteure Carlos Sainz und Stéphane Peterhansel mit ihren Mini-Buggys. Letztere werden den Sieg wohl erneut unter sich ausmachen.

Quandt künftig mehrgleisig

Bevor die ersten Autos über die Dünen purzeln, überschlagen sich die Meldungen: Audi will ab 2022 mit einem Hybrid-Prototypen antreten. Die Fäden der Ingolstädter Werksauftritte werden wie bei den offiziellen Mini-Einsätzen von X-raid im hessischen Trebur zusammenlaufen, wo Sven Quandt mit „Q Motorsport“ ein neues Unternehmen gründete. Während man nun spekulieren darf, ob das „Q“ für Quandt oder doch eher für die Audi-SUV-Modellreihe steht, sei klar, dass auch X-raid mit Mini und Yamaha weiter im Offroad-Sport aktiv sein wird. ■


HAILBAJA
Herausforderer Nummer 1: Al-Attiyah im Toyota


BRX
Außenseiterchance: Loeb im Allrad-BRX Hunter


X-RAID
Schnupperkurs: Ekström im Yamaha-Cross-Car



Mit vier Siegen bei sieben Starts war Röhrl der dominierende Fahrer der Saison

MCKLEIN

„Das geht sich aus“

Im Januar 1980 hängt ein Filmemacher aus Österreich seine gesamte Zukunft an einen Bayern. Dieser Röhrl muss doch endlich den Durchbruch schaffen, denkt sich Helmut Deimel. Und behält Recht. Für beide ist es der Beginn einer großen Karriere.

Von: **Markus Stier**

Es wird ihn nicht beruhigt haben, den Filmer aus Österreich, dass dieser Röhrl ständig vom Aufhören spricht. Aber Helmut Deimel kennt den Langen aus Bayern schon eine Weile und weiß: Was der Röhrl jetzt sagt, und was er dann später tut, sind verschiedene Paar Schuhe. Deimel hat einiges riskiert. Er hat eine 16-Millimeter-Kamera angeschafft und Flüge gebucht, weil er genau wie Walter Röhrl denkt: „Jetzt muss es doch mal klappen!“

Fiat-Teammanager Daniele Audetto hat Röhrl 1977 von Opel weggelotst. Das Riesentalent aus Regensburg dankt es ihm 1978 prompt mit zwei WM-Siegen, ist aber 1979 nur ein Sparprogramm von vier WM-Läufen gefahren. Bei den Italienern gibt es ja auch noch Lancia, in Turin hat man sich verzettelt und die WM ’79 an Ford abgeschenkt.

Doch 1980 geht Sportchef Cesare Fiorio wieder in die Vollen. Er hat zur Monte zusätzlich den frischgebackenen Weltmeister Björn Waldegaard eingekauft, was die Stammkräfte Röhrl und Markku Alén als Misstrauensvotum auffassen. Dementsprechend angestachelt geht der Deutsche in die Saison, deren erstes Quartal mehr zur Legendenbildung beiträgt, als alle seine weiteren Jahre zusammen.

Doppelklatsche

Nicht nur, dass sich Röhrl seinen Lebenstraum, den Monte-Carlo-Sieg, mit 10.38 Minuten Vorsprung erfüllt, er besorgt es der Konkurrenz mit 14.09 Minuten im März in Portugal noch ärger. Und keine Geschichte mag der 73-Jährige lieber erzählen, als die von den knapp fünf Minuten, die er den Kollegen im Nebel von Arganil einschenkte. Die WM kratzte ihn immer noch nicht. Sein Geheimrezept: „Das macht dich weniger verkrampft, und dann läuft es einfach.“

Wer bei den ersten zwei Starts zwei überlegene Siege einfährt, ist Titelfavorit, zumal damals jeder Fahrer nur sieben Ergebnisse einzahlen kann. Wer öfter startet, kassiert Streichresultate. Für Helmut Deimel, der als Beifahrer von Österreichs Dauermeister Franz Wittmann keine wirtschaftliche Zukunft sieht, und der bereits in den vergangenen Jahren den ein oder anderen Film-Job für Toyota erledigt hat, muss es was werden mit dem Titel, den Röhrl als völlig bedeutungslos erachtet, weil man da auf lange Sicht fahren und auch mal taktieren muss, anstatt die Besten der Welt konsequent zu verdreschen.

Und so muss es in Griechenland auch mal ein fünfter Platz tun, von dem er im Rückblick nie spricht, der aber für Deimel das Zeichen ist, dass es sich ausgehen könnte. Trotz seiner fürchterlich schweren Lenkung ist der Fiat ist schnell – und er hält. Deimel geht aufs Ganze und leistet sich eine sündhaft teure Superzeitlupenkamera.

Keine Minute geschlafen

Es folgt Röhrls überzeugender Argentinien-Sieg und ein zweiter Rang in Neuseeland. In San Remo kriegt Röhrl statt seiner üblichen Vitamin-Tabletten die Kreislaufpillen von Alén, worauf er nachts kein Auge mehr zumacht und dem Arzt mit Mord droht, was im Team alle beruhigt. Der Champ ist auf Betriebstemperatur. Es wird der vierte Sieg und der erste deutsche WM-Titel – nicht nur in der Rallye-WM, wo es die Fahrerkrone erst zwei Jahre gibt, sondern im gesamten Automobilsport.

Deimel hat seinen Film, und es kommt nun auch Geld rein. Das Fernsehen kauft Bilder, und als er sein Werk bei der Jänner-Rallye vorführt, heuert ihn das neue Team von Audi an. Für selbiges wird er in den kommenden sieben Jahren sämtliche Einsätze filmen und der Rallye-Welt jene legendären Bilder liefern, von denen der Sport heute noch zehrt: Von der Pedalarbeit des Meisters über den Blindflug durch die verrückten Massen Portugals bis zum Sturm auf den Pikes Peak.

Während sich Deimel im Herbst 1980 langsam entspannt, beginnt für Röhrl die härteste Zeit: „Gewinnen tu’ ich ganz gern. Nur die Ehrungen mag ich halt nicht.“ Die FIA-Feier in Paris hat er dann auch geschwänzt. ■


1980 fast unschlagbar: Christian Geistdörfer und Walter Röhrl

MCKLEIN


Alles riskiert – und gewonnen: Rallye-Filmer Helmut Deimel

MCKLEIN





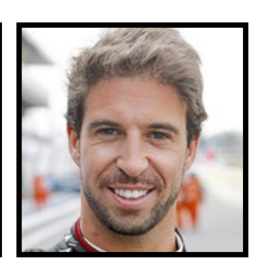
Wählen Sie die Besten:
Modelle & Fahrer 2020

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



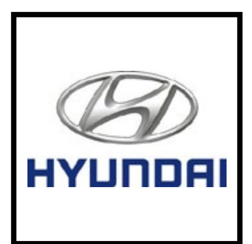




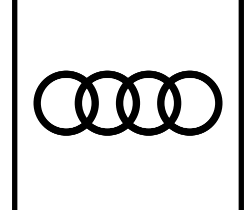


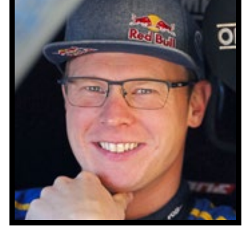


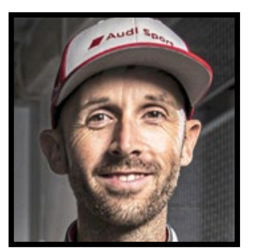




















Wer ist der „Racer des Jahres"? in Kooperation mit SONAX MADE IN GERMANY KW



Sie haben die Wahl!

TGR

Alle Jahre wieder kommt die MSa-Leserwahl. In dieser Ausgabe haben Sie die Möglichkeit, Ihre Favoriten im Automobilsport zu Siegern zu machen.

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem in der letzten MSa bereits die Motorrad-Fahrer und -Modelle zur Wahl standen, geht es jetzt in den vierrädrigen Bereich. Wessen Leistungen haben Sie in diesem Jahr in der jeweiligen Kategorie am meisten beeindruckt? Und welches sind für Sie die besten Rennfahrzeuge im jeweiligen Bereich?

Parallel zur Motorrad-Wahl haben wir auch beim Automobil-Sport weder Fahrer-Porträts noch die Serienmodelle der Fahrzeuge abgebildet. Doch wir sind uns sicher: Sie (er)kennen Ihre Favoriten auch so ganz genau.

In den Fahrer-Kategorien stehen ebenfalls nur zehn Piloten in Form unserer Vorauswahl, die wir nach bestem Wissen und Gewissen getroffen haben. ABER: Sie haben wie bisher natürlich die Möglichkeit, mit dem entsprechenden Zahlencode auch einem Fahrer/einer Fahrerin IHRER Wahl eine Stimme zu geben.

Wir sind uns sehr bewusst, dass es noch viel mehr Fahrer in die Aufstellung schaffen müssten – allein im GT-Sport müsste man wohl 30 oder 40 Kandidaten aufstellen. Deshalb bitten wir Sie in diesem Jahr umso mehr: Machen Sie vom „Fahrer Ihrer Wahl" Gebrauch, wenn es Ihr ganz persönlicher Favorit nicht in unsere Vorauswahl geschafft hat.

Um die Sinnhaftigkeit der Leserwahl zu verbessern, haben wir auch im Auto-Bereich die Wahlkategorien überarbeitet. So orientieren wir uns bei den Modellen mehr an den Rennklassen und Reglements und nicht mehr an der Fahrzeugklasse des Serienmodells. Damit minimieren wir speziell im Automobil-Bereich die Wahrscheinlichkeit, dass es zu ungleichen Duellen innerhalb der Kategorien kommt.

Nebenstehend finden Sie alle Infos und Bedingungen zur Teilnahme. Auf S. 32/33 zeigen wir Ihnen die Preise, die Sie gewinnen können. Also: Ran an die Stifte und viel Erfolg! ■



HYUNDAI

SO WÄHLEN UND GEWINNEN SIE

Die auf den folgenden Seiten vorgestellten 100 Fahrer und 86 Modelle aus dem Automobil-Rennsport sind in zehn bzw. sechs Einzelkategorien eingeteilt. Pro Einzelkategorie haben Sie eine(!) Stimme, können also 16 Mal wählen. „Racer des Jahres 2020" werden die Kandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten. Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart. Teilnahmeberechtigt sind Einzelpersonen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH und Co. KG sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen.

WAHLSCHEIN AUSFÜLLEN

Dieser MSa-Ausgabe 1–3/2021 ist eine Wahlkarte beigefügt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer Favoriten. Falls Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen möchten, tragen Sie bitte Ihren Favoriten mit Vor- und Nachnamen ein. Sie können auch online unter **www.leserumfragen.de/msa** mitmachen. Den Teilnahme-Code finden Sie ebenfalls auf der beigelegten Postkarte.

PREISE GEWINNEN

Die Gewinnspielpreise werden unter allen rechtzeitig eingesandtenTeilnahmekarten und allen ausgefüllten Online-Fragebögen der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl „Racer des Jahres 2020" verlost. Einsendeschluss ist der 25. Januar 2020 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Angaben sind freiwillig. Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie an der Verlosung der Gewinne teilnehmen möchten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und zu unserem **Datenschutz** finden Sie außerdem auf www.leserumfragen.de/msa.

Wählen Sie die Fahrer 2020!

A Formel 1 · **B** Formelsport · **C** Formel E · **D** Prototypen · **E** GT-Sport
F Langstrecke Nürburgring · **G** Rallye · **H** Tourenwagen · **J** Nachwuchs · **K** Sonderpreis

A) Formel 1

Nr.	Fahrer	Land/Serie
A 01	Valtteri Bottas	FIN/Mercedes
A 02	Lewis Hamilton	GB/Mercedes
A 03	Nico Hülkenberg	D/Racing Point
A 04	Charles Leclerc	MC/Ferrari
A 05	Lando Norris	GB/McLaren
A 06	Sergio Pérez	MEX/Racing Point
A 07	Daniel Ricciardo	AUS/Renault
A 08	Carlos Sainz Jr.	E/McLaren
A 09	Max Verstappen	NL/Red Bull
A 10	Sebastian Vettel	D/Ferrari
A 11	Fahrer nach Wahl	

B) Formelsport

Nr.	Fahrer	Land/Serie
B 12	Scott Dixon	NZ/IndyCar
B 13	Callum Ilott	GB/Formel 2
B 14	Josef Newgarden	USA/IndyCar
B 15	Oscar Piastri	AUS/Formel 3
B 16	Théo Pourchaire	F/Formel 2 & F3
B 17	Takuma Sato	J/IndyCar
B 18	Mick Schumacher	D/Formel 2
B 19	Logan Sargeant	USA/Formel 3
B 20	Robert Shwartzman	RUS/Formel 2
B 21	Yuki Tsunoda	J/Formel 2
B 22	Fahrer nach Wahl	

C) Formel E

Nr.	Fahrer	Land/Serie
C 23	Daniel Abt	D/Audi & NIO
C 24	Sébastien Buemi	CH/Nissan
C 25	Lucas di Grassi	BR/Audi
C 26	António F. da Costa	P/DS-Techeetah
C 27	Mitch Evans	NZ/Jaguar
C 28	Maximilian Günther	D/BMW
C 29	André Lotterer	D/Porsche
C 30	Stoffel Vandoorne	B/Mercedes
C 31	Jean-Éric Vergne	F/DS-Techeetah
C 32	Pascal Wehrlein	D/Mahindra
C 33	Fahrer nach Wahl	

D) Prototypen

Nr.	Fahrer	Land/Serie
D 34	Filipe Albuquerque	P/WEC & ELMS
D 35	Sébastien Bourdais	F/IMSA
D 36	Hélio Castroneves	BR/IMSA
D 37	Mike Conway	GB/WEC
D 38	Luís Felipe Derani	BR/IMSA
D 39	Paul di Resta	GB/WEC
D 40	Kamui Kobayashi	J/WEC
D 41	José María López	RA/WEC
D 42	Ricky Taylor	USA/IMSA
D 43	Harry Tincknell	GB/IMSA
D 44	Fahrer nach Wahl	

E) GT-Sport

Nr.	Fahrer	Land/Serie
E 45	Kévin Estre	F/WEC & GT3
E 46	Augusto Farfus	BR/IMSA & GT3
E 47	Antonio García	E/IMSA
E 48	Raffaele Marciello	I/GT3
E 49	Alessandro Pier Guidi	I/GT3
E 50	Marco Sørensen	DK/WEC
E 51	Nick Tandy	GB/IMSA & GT3
E 52	Jordan Taylor	USA/IMSA
E 53	Nicki Thiim	DK/WEC
E 54	Dries Vanthoor	B/GT3
E 55	Fahrer nach Wahl	

F) Langstrecke Nürburgring

Nr.	Fahrer	Land/Serie
F 56	Danny Brink	D/NLS & 24h
F 57	Nick Catsburg	NL/24h
F 58	Adam Christodoulou	GB/NLS & 24h
F 59	Maro Engel	D/NLS & 24h
F 60	Philipp Leisen	D/NLS & 24h
F 61	Manuel Metzger	D/NLS & 24h
F 62	Christopher Rink	D/NLS & 24h
F 63	Alexander Sims	GB/24h
F 64	Luca Stolz	D/NLS & 24h
F 65	Nick Yelloly	GB/NLS & 24h
F 66	Fahrer nach Wahl	

G) Rallye

Nr.	Fahrer	Land/Serie
G 67	Mattias Ekström	S/Rallycross-WM
G 68	Elfyn Evans	GB/Rallye-WM
G 69	Timmy Hansen	N/Rallycross-WM
G 70	Johan Kristoffersson	S/Rallycross-WM
G 71	Alexey Lukyanuk	RUS/Rallye-EM
G 72	Thierry Neuville	B/Rallye-WM
G 73	Sébastien Ogier	F/Rallye-WM
G 74	Carlos Sainz Sr.	E/Dakar
G 75	Timo Scheider	D/Rallycross-WM
G 76	Ott Tänak	EST/Rallye-WM
G 77	Fahrer nach Wahl	

H) Tourenwagen

Nr.	Fahrer	Land/Serie
H 78	Mehdi Bennani	MA/TCR Europe
H 79	Antti Buri	FIN/TCR Germany
H 80	Yann Ehrlacher	F/WTCR
H 81	Chase Elliott	USA/NASCAR
H 82	Robin Frijns	NL/DTM
H 83	Scott McLaughlin	NZ/Supercars
H 84	Nico Müller	CH/DTM
H 85	Yvan Muller	F/WTCR
H 86	René Rast	D/DTM
H 87	Ashley Sutton	GB/BTCC
H 88	Fahrer nach Wahl	

J) Nachwuchs

Nr.	Fahrer	Land/Serie
J 89	Jak Crawford	USA/Formel 4
J 90	Jonny Edgar	GB/Formel 4
J 91	Tim Heinemann	D/DTM Trophy
J 92	Mikkel Jensen	DK/Sportwagen
J 93	Marcel Marchewicz	D/NLS
J 94	Mike Münch	D/Breitensport
J 95	Nicklas Nielsen	DK/Sportwagen
J 96	Kalle Rovanperä	FIN/Rallye
J 97	Oliver Solberg	N/Rallye
J 98	Tim Tramnitz	D/Formel 4
J 99	Fahrer nach Wahl	

K) Sonderpreis

Nr.	Fahrer	Land/Serie
K 100	Uwe Alzen	D/Breitensport
K 101	Ralf Glatzel	D/Breitensport
K 102	Jochen Hahn	D/Truck-Racing
K 103	Mario Hirsch	D/Breitensport
K 104	Kris Nissen	DK/Hist. Sport
K 105	Michael Nolte	D/Hist. Sport
K 106	Tomás Pekar	CZ/Markenpokal
K 107	Dylan Pereira	L/Markenpokal
K 108	Larry ten Voorde	NL/Markenpokal
K 109	Edwin Waldhier	D/Markenpokal
K 110	Fahrer nach Wahl	

Wählen Sie die Modelle 2020!

L) GT bis 500 PS


L 111
Alpine A110
GT4



L 117
Ginetta G55
GT4


L 112
Aston Martin Vantage
GT4


L 118
KTM X-Bow
GT4


L 113
Audi R8 LMS
GT4


L 119
McLaren 570 S
GT4


L 114
BMW M4
GT4


L 120
Mercedes-AMG GT
GT4


L 115
Chevrolet Camaro
GT4


L 121
Porsche 718 Cayman
GT4


L 116
Ford Mustang
GT4


L 122
Toyota Supra
GT4

M) GT über 500 PS


M 123
Acura/Honda NSX
GT3

M 129
Chevrolet Corvette C7
GT3


M 133
KTM X-Bow
GT2 (GTX)


M 137
Mercedes-AMG GT
GT3


M 124
Aston Martin Vantage
GTE & GT3


M 130
Chevrolet Corvette C8
GTE


M 134
Lamborghini Huracán
GT3


M 138
Nissan GT-R
GT3


M 125
Audi R8 LMS
GT3 & GT2


M 131
Ferrari 488 GTB
GTE & GT3


M 135
Lexus RC F
GT3


M 139
Porsche 911
GTE, GT3 & GT2


M 126
Bentley Continental
GT3


M 132
Glickenhaus SCG004C
Langstrecke Nürburgring


M 136
McLaren 720 S
GT3


M 127
BMW M6
GT3


M 128
BMW M8
GTE


PORSCHE

L GT-Fahrzeuge bis 500 PS
M GT-Fahrzeuge über 500 PS
N Rallye
O Tourenwagen bis 400 PS
P Tourenwagen über 400 PS
Q Markenpokal

N) Rallye


N 140
Abarth 124
Rallye


N 146
Hyundai i20
Rallye & Rallycross


N 141
Alpine A110
Rallye


N 147
Mini Cooper
Rallycross


N 142
Audi S1
Rallycross


N 148
Mini Countryman
Cross-Country

MOTORSPORT IMAGES

N 143
Citroën C3
Rallye


N 149
Mitsubishi Lancer Evo X
Rallye


N 151
Peugeot 208
Rallye & Rallycross


N 153
Renault Mégane
Rallycross


N 155
Skoda Fabia
Rallye & Rallycross


N 157
Toyota Yaris
Rallye


N 144
Ford Fiesta
Rallye & Rallycross


N 150
Opel Corsa
Rallye


N 152
Renault Clio
Rallycross


N 154
SEAT Ibiza
Rallycross


N 156
Toyota Hilux
Cross-Country


N 158
VW Polo
Rallye & Rallycross


N 145
Honda Civic Coupé
Rallycross

O) Tourenwagen bis 400 PS


O 159
Alfa Romeo Giulietta
TCR


O 165
Honda Civic
TCR & BTCC


O 170
Opel/Vauxhall Astra
TCR & BTCC


O 160
Audi A3/RS3
TCR & BTCC


O 166
Hyundai i30/Fastback
TCR & BTCC


O 171
Peugeot 308
TCR


O 161
BMW 330i M
BTCC


O 167
Hyundai Veloster
TCR

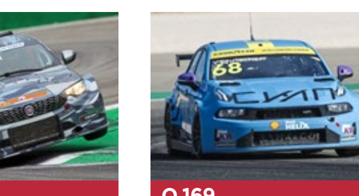

O 172
Renault Mégane
TCR

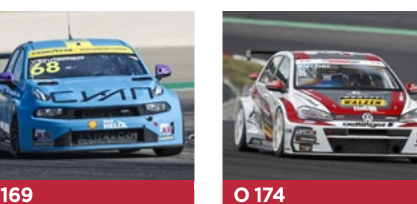

O 162
Cupra León
TCR


O 168
Infiniti Q50
BTCC



O 173
Toyota Corolla
BTCC


O 163
Fiat Tipo
TCR


O 169
Lynk & Co 03
TCR

O 174
VW Golf
TCR


O 164
Ford Focus
BTCC

P) Tourenwagen über 400 PS


P 175
Audi RS 5
Class 1 (DTM)


P 178
Ford Mustang
NASCAR & Supercars


P 181
Nissan GT-R
Class 1 (Super GT)


P 176
BMW M4
Class 1 (DTM)


P 179
Holden Commodore
Supercars


P 182
Toyota Camry
NASCAR


P 177
Chevrolet Camaro
NASCAR


P 180
Honda NSX
Class 1 (Super GT)


P 183
Toyota Supra
Class 1 (Super GT)


WTCR

Q) Markenpokal


Q 184
Alpine A110
Europa Cup


Q 187
Ford Fiesta
Sprint Cup


Q 189
KTM X-Bow
Battle


Q 191
Mini John Cooper Works
Challenge


Q 193
Porsche 911
Supercup & Cups


Q 195
Smart EQ fortwo
e-cup


Q 185
BMW M240i
Cup (NLS)

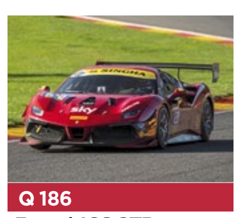

Q 188
Jaguar i-Pace
eTrophy


Q 190
Lamborghini Huracán
Trofeo


Q 192
Porsche 718 Cayman
Sprint Challenge & NLS


Q 194
Renault Clio
Cup Central Europe


Q 196
Suzuki Swift
Cup Austria


Q 186
Ferrari 488 GTB
Challenge

VOLLGAS

ViveLaCar

1 x 1 Jahres-Abo von ViveLaCar



ABSTIMMEN UND TRAUMAUTO FAHREN heißt es für den Gewinner des ersten Preises – und zwar kostenlos und ein ganzes Jahr lang!* Bei ViveLaCar findet jeder Fahrertyp seinen ganz persönlichen Traumwagen! Anders als bei gewöhnlichen Carsharing-Anbietern oder klassischen Leasing- und Finanzierungsmodellen bietet ViveLaCar völlig sorgenfreies Autofahren. Versicherung, Steuern, Wartung – alles ist hier inklusive, ganz ohne Papierkram oder Mindestlaufzeit. Das bei der MSa-Leserwahl zu gewinnende Jahresabo enthält freie Fahrzeugwahl bis 890 Euro/Monat inkl. Freikilometer bis maximal 1500 km/Monat und hat einen Gesamtwert von über 10 000 Euro! Dazu gibt es eine TOTAL-Tankkarte mit 5 Cent Preisvorteil pro Liter. Fahrer müssen zwischen 21 und 75 Jahre alt sein.
Gesamtwert: über 10 000 Euro
www.vivelacar.com

*Der Gewinn besteht in der Übernahme der monatlichen Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuer, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtungen des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehr-Kilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

1 x 1 Satz Leichtmetallräder Sparco Assetto Gara von OZ

SPORTLICH UND ELEGANT Exklusiv aus dem Hause OZ gibt's einen Satz der „Sparco Assetto Gara" in der Farbe „Matt Black" – starkes Edelmetall mit reinrassigem Sportcharakter für alle gängigen Fahrzeugmodelle in 19 Zoll.
Wert: ca. 1000 Euro
www.sparcowheels.com



1 x 1 Gutschein im Wert von 500 Euro von helmade

DESIGNS FÜR CHAMPIONS So wie die ersten Helmdesigns auf den Rennstrecken dieser Welt entstanden sind, so ist es auch helmade. Gewinnen Sie einen 500 € Einkaufsgutschein für helmade.com und wählen Sie aus einer Vielzahl von Motorsport-Helmen der Marken Arai, Bell und Stilo, Zubehörprodukte wie Visiere und Anbauteile, oder entscheiden Sie sich für eine individuelle Helmlackierung der Marke helmade.
Wert: 500 Euro
www.helmade.com



-PREISE

1 x 1 KW-Gewindefahrwerk



2. Preis

SPITZENTECHNOLOGIE aus dem Motorsport – auch für die Straße. Das KW-Gewindefahrwerk, über das sich der Gewinner des zweiten Preises freuen kann, bietet unbegrenzte Individualität für Performance und Komfort. Die Dämpfer sind in Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einstellbar. Auch eine individuelle, stufenlose Tieferlegung ist möglich. Die Verwendung von z. B. Edelstahl-Federbeinen der „inox-line" und hochwertigen Dämpfungskomponenten sorgt zudem für eine lange Lebensdauer.
Wert: ca. 2000 Euro
www.kwsuspensions.de

1 x 1 Reise zur Formel E in Berlin mit SONAX

3. Preis

BRILLANTES RENNERLEBNIS Der glückliche Gewinner bekommt von SONAX ein Starkstrom-Erlebnis der besonderen Art. Voraussichtlich am 19. Juni 2021 gastiert die FIA Formula E in Berlin – und Sie können zu zweit dabei sein, erhalten zwei Tickets und eine Hotelübernachtung im Doppelzimmer. Drücken Sie mit SONAX die Daumen auch für das Team Audi Sport ABT Schaeffler, das exklusiv mit den Produkten des Autopflegespezialisten auf der Rennstrecke brilliert.
Wert: ca. 1000 Euro
www.sonax.de



1 x 1 Game Seat Raceroom RR3055

HEIMISCHES RENNFEELING darf der Gewinner des „Game Seat RR3055" von Raceroom zukünftig erleben. Dieser ist kompatibel mit der meisten gängigen Racing-Hardware und bietet alles, was ein ambitionierter Spieler von Fahrsimulationen und Rennspielen braucht. Der Rennsitz ist hochwertig, robust und funktionell und gleichermaßen für Spieler an PC, PlayStation und Xbox geeignet.
Wert: ca. 320 Euro
www.raceroom.de



6. Preis

10 x 1 Pflegeprodukte-Set von SONAX

7.–16. Preis







SAUBERE SACHE Autopflege vom Feinsten: Mit etwas Glück gewinnen Sie eines von zehn Sets mit SONAX-Trendprodukten. Dazu zählt das „SONAX Felgenbeast" für tierisch gut gepflegte Felgen und weitere Neuheiten für strahlend gepflegte Automobile.
Wert: ca. 100 Euro
www.sonax.de


SONAX®
MADE IN GERMANY
SICHER INS ZIEL!
LUCAS DI GRASSI + RENE RAST
VERTRAUEN SONAX
SONAX OFFICIAL PARTNER
Audi Sport
ABT SCHAEFFLER
FORMULA E TEAM
SONAX
AntiFrost+KlarSicht
Konzentrat
SONAX ANTIFROST + KLARSICHT KONZENTRAT
DIE BESTE WAHL IM WINTER
✔ Mehr Sicherheit bei weniger Verbrauch
✔ Mit wenigen Wischtakten wird die Scheibe streifenfrei sauber
✔ Bestes Preis-Leistungsverhältnis
www.sonax.de



Fährt die DTM 2021 wirklich am Norisring? Diese und weitere Fragen sind zu klären

DTM

DTM

Viele offene Baustellen

Die DTM setzt weiter alles daran, 2021 im ersten Jahr der GT3-Ära ein möglichst attraktives Feld zusammenzubekommen. Der Bruch mit DMSB und ADAC wird Gerhard Berger wohl noch auf die Füße fallen.

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist ein offenes Rennen zwischen zwei GT3-Rennserien in Deutschland: Die DTM steht, auch wenn ihr Chef Gerhard Berger es anders sieht, ab 2021 in direkter Konkurrenz zum ADAC GT Masters. Letztere haben vergangene Woche mit der RTL-Gruppe einen neuen TV-Partner verkündet, künftig werden die Rennen der dann Internationalen Deutschen GT-Meisterschaft auf NITRO zu sehen sein. Der selbst ernannte „Männersender“ hat einen dreimal so hohen Marktanteil wie Ex-Partner Sport 1. Die DTM ist bei SAT.1 – auf natürlich höherer Flughöhe – eher Quotenkiller.

Die DTM hat ihre Leinen zum ADAC und DMSB endgültig gekappt. Stattdessen fungiert nun der Automobilclub von Deutschland (AvD) als sportlicher Ausrichter. Ein Schritt, der Berger und seine Gefolgschaft noch teuer zu stehen kommen dürfte. Der ADAC organisiert rund 85 Prozent des Motorsports in Deutschland. Dazu ist man eng mit dem DMSB verdrahtet. Die bisherige Rennleitung rund um Sven Stoppe wurde geschasst – und kam bei der FIA sofort wieder unter.

Solche Leute muss man beim „kleinen“ AvD erst einmal finden, zumal man auch die BOP selbst regeln will. Und was die DTM an sich betrifft: Außer Berger hat bei der DTM nur Eventdirektor Frederic Elsner Motorsport-Erfahrung.

Dass man mit dem ADAC gebrochen hat, bietet also auch an anderen Stellen Brisanz. Der scheidende ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk sitzt ebenso wie DMSW-Geschäftsführer Christian Schacht in jenem FIA-Gremium, das u. a. den DTM-Kalender absegnet.

Last, but not least wackelt auch der Traditions-Event am Norisring, der noch im Kalender steht. Der Motorsport Club Nürnberg (MCN) als Ausrichter ist ein ADAC-Ortsclub und wird dem AvD fürs eigene Jahreshighlight kaum ohne Weiteres die Bühne überlassen. Es gilt also für die DTM, so einige Baustellen auszuräumen. ■

TCR

Neue Hersteller?

Fast jedes Jahr gibt es neue TCR-Hersteller. Für 2021 kündigt sich – wieder mal – Zuwachs aus Japan an.

Marcello Lotti hat in den letzten sechs Jahren ein wahres Tourenwagen-Imperium aufgebaut, weltweit finden TCR-Autos und -Serien reißenden Absatz. Einzig Japan hinkt bislang hinterher. Außer Honda ist noch kein Hersteller dabei. Das Mazda-Projekt, das 2020 ein rennfertiges Auto hervorbringen sollte, kam kaum über einen Showcar-Status hinaus. Nun sind die Gespräche laut Lotti wieder aufgenommen.

„Wir stehen mit Mazda und Toyota in Kontakt und sollten bald über ihre Pläne Bescheid wissen“, sagt der Italiener. Ein Toyota-TCR-Projekt wurde zuletzt in Argentinien gestartet, aber auch in der japanischen Zentrale wird die Schublade mit den fertigen (!) Plänen vielleicht wieder geöffnet.

Fest steht bereits koreanischer Zuwachs: Der Hyundai Elantra N TCR steht kurz vor der Homologation und könnte den i30 u. a. in der WTCR ablösen. ■ MBR



MAZDA

Neuer Anlauf? Die TCR-Macher sind in Gesprächen mit Mazda

DTM

Zweites Team fix

Neben Baustellen gibt es für die DTM auch gute News: Ein McLaren-Team ist zur Saison 2021 mit zwei Fahrzeugen am Start.

Wie schon bei GruppeM (siehe vorletzte MSa) ist das Team „2 Seas Motorsport“ finanziell bestens aufgestellt. Es wird geführt von Isa Al-Khalifa, einem 21-jährigen Enkel des bahrainischen Königs, und seinem walisischen Geschäftspartner Nick Cristofaro (27), der fahrerisch eine Rallye-Historie hat.

Das erst Anfang 2020 gegründete Team fuhr heuer in der Britischen GT-Meisterschaft und konnte mit Jack Mitchell und Jordan Witt sogar einen Lauf in Snetterton gewinnen. Dazu kamen im Saisonverlauf zwei weitere Podestplätze, und in der Teamwertung landete man auf Anhieb auf Platz 3.

„Es war eine turbulente erste Saison und der Einstieg in die DTM ist ein großer Schritt, aber ich glaube an unser Team und bin zuversichtlich, dass wir der Herausforderung gewachsen sind“, sagt Cristofaro. Die Fahrer wurden noch nicht bekannt gegeben. ■ MBR



BRITISH GT

Zweites bestätigtes Team für die DTM 2021: 2 Seas Motorsport



WTCR

Mit drei Saisonsiegen – unter anderem auf der Nordschleife – zum Titel: Yann Ehrlacher

WTCR

Vor acht Jahren stieg Yann Ehrlacher (24) in den Motorsport ein, jetzt ist er Meister in der WTCR. Im Interview spricht er über den Titel, den späten Karrierestart und Eisrennen.

Von: **Michael Bräutigam**

Haben Sie den Titelgewinn schon verarbeitet?
Ja, das habe ich alles sacken lassen. Die Saison ist vorbei, und wir haben es geschafft! Wir konnten leider durch die Covid-Situation vor Ort kaum feiern, ich bin also schnell nach Hause geflogen und mit meinen Eltern essen gegangen. Wir warten aufs nächste Jahr und hoffen, noch etwas nachfeiern zu können.

Wie haben Sie die letzten beiden Renn-Wochenenden in Aragón erlebt?
Am ersten Aragón-Wochenende kam ich nicht so gut mit dem Druck klar. Ich war nicht zufrieden mit mir, zudem hatten wir das Glück nicht immer auf unserer Seite. Wir wurden für Track-Limit-Vergehen bestraft, die es nie gegeben hat. Dazu kam noch der Motorwechsel, aber wir haben 20 sehr wichtige Punkte geholt. Dann kam das Final-Wochenende. Ich habe so spät in der Saison noch nie die Tabelle angeführt, das war eine ganz neue Situation. Obwohl aber noch mehr Druck da war, kam ich besser damit klar, und wir haben ein gutes Wochenende gehabt. Bis zum Qualifying war es stressig, danach hatten wir das Schwierigste geschafft.

Wie sehr haben Ihnen Ihre Teamkollegen geholfen?
Sie waren sehr wichtig. In Werksteams ist es immer so, dass man sich erst in diese Situation bringen muss. Nach zwei Events sah es so aus, als hätte ich die besten Titelchancen, ab dem Slovakiaring haben sie mich also unterstützt. Yvan (Muller, d. Red.) und Thed (Björk) waren schon Weltmeister, sie kennen die Situation. Ich war also froh, dass ich sie und Santi (Urrutia) hatte, diese Unterstützung braucht man einfach.

Wie ist es, speziell Ihren Onkel Yvan Muller zu schlagen?
Mir ist wichtiger, dass ich alle schlage. Eine Beziehung wie zwischen Yvan und mir kann man nicht mit einem anderen Team-

„Die Familie war dagegen, dass ich Rennen fahre“

kollegen haben. Wir sind eine Familie und vertrauen uns zu 100 Prozent. Ihn zu schlagen, macht mich nicht glücklicher. Ich bin glücklich, dass wir Erster und Zweiter geworden sind, aber ich hätte mich auch umgedreht gefreut. Er hat mir alles beigebracht und er hat mich auf meinem Weg immer begleitet. Er hat meine Karriere mit aufgebaut, jetzt bin ich Weltmeister – und das in gar nicht langer Zeit. Dieses Ergebnis hätten wir nie erwartet, wir sind schließlich zwei völlig verschiedene Generationen.

Würden Sie sich wünschen, mehr durch Ihre Leistungen beachtet zu werden statt als Neffe von Yvan Muller?
Das ist doch am Anfang normal. Aber je mehr ich fahre und je öfter ich meine Leistungen bringe, umso weniger wird das, und umso mehr werde ich selbst als Rennfahrer anerkannt.

Es war eine sehr kurze Saison. Wertet das den Titel ab?
Wenn es nur ein Rennen gewesen wäre, hätte man sagen können, es sei Glück gewesen. Aber es waren 16 Rennen, und wir haben vom ersten bis zum letzten Rennen die Tabelle angeführt. Ich bin mir also nicht sicher, ob sich etwas geändert hätte, wenn wir noch zehn weitere Rennen gefahren wären. Praktisch alle Top-Fahrer der letzten Saison standen am Start. Der Titel hat für mich also den gleichen Wert, auch wenn ich mir natürlich gewünscht hätte, dass wir auf der ganzen Welt gefahren wären. Aber mal ganz im Ernst: In zehn Jahren weiß keiner mehr, was 2020 passiert ist.

2020 war auch das erste Jahr der neuen Einheits-ECU. Wieso kam Lynk & Co damit besser zurecht als andere?
Gleich als die Regeländerung bekannt wurde, haben wir mit der Arbeit begonnen. Es mag unscheinbar wirken, weil man ja nur das Motorsteuergerät wechselt, aber wir mussten alle Bereiche überarbeiten. Es scheint, als hätten wir einen besseren Job gemacht als andere Teams. Die wurden über die Saison schneller, weil sie immer neue Dinge gefunden haben. Wir waren von Anfang an dabei.

Ihr Vater Yves war Profi-Fußballer, wieso sind Sie nicht in seine Fußstapfen getreten?
Vor einigen Jahren habe ich Fußball gespielt, aber zum Profi hätte es wohl nicht gereicht, ich war echt schlecht. Als Kind habe ich also Fußball gespielt, weil mein Vater Fußballer war und weil man als Kind nun mal Fußball spielt – mit Freunden.

> „Je öfter ich meine Leistungen bringe, umso weniger werde ich als Neffe von Yvan Muller beachtet und umso mehr werde ich als Rennfahrer anerkannt.“
>
> Yann Ehrlacher

Hat Ihr Onkel Sie dann zum Motorsport gebracht?
Im Gegenteil. Die ganze Familie war dagegen, dass ich mit Rennfahren anfange. Ich bin der einzige Junge in unserer Generation, aber trotzdem haben meine Mutter Cathy und mein Onkel Yvan immer gesagt: Es ist viel zu schwierig. Ich bin also nie Kart gefahren. Als ich 16 wurde, gab man mir endlich die Chance im VW Scirocco R-Cup – und seitdem geht es immer weiter.

2018 sind Sie für Münnich gefahren, haben Sie nach dieser Saison immer noch ein gutes Verhältnis?
Ich verstehe mich sehr gut mit René Münnich und Dominik Greiner und bin sehr dankbar, dass sie mir 2018 die Chance gegeben haben. Ich sage ihnen und allen Mechanikern immer noch bei jedem Rennen Hallo. Ich lebe nahe der deutschen Grenze und spreche auch ein wenig Deutsch. Wir hatten und haben also eine gute Beziehung. Als sie beim Finale in Aragón den Doppelsieg geholt haben, war das für uns schwer zu verdauen, trotzdem habe ich ihnen zum Ergebnis und zur Reifenwahl gratuliert. Klar: Im Kampf um den Titel habe ich sie geschlagen, aber das ist halt mein Job.

Nun sind Sie seit zwei Jahren Fahrer bei Lynk & Co. Kannten Sie die Marke vorher?
Ich kannte Geely und wusste, dass sie Volvo gekauft hatten. Ich wusste auch aus der Presse, dass Autos aus China im Kommen sind, aber die Marke selbst kannte ich nicht. Als ich meinen Vertrag und den Namen zum ersten Mal gesehen habe, war ich echt überrascht. Ich dachte, dass sie vielleicht noch nicht wissen, mit welcher Marke sie fahren (lacht).

Was macht den Lynk & Co 03 TCR so stark?
Das Auto ist überall gut, außer am Slovakiaring. Dort braucht man guten Topspeed, gute Beschleunigung und es gibt viele Highspeed-Kurven. Wir sind vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten stark. Unser größter Gewinn kam wohl dank des Wechsels zu den Goodyear-Reifen. Mit der Erfahrung der Fahrer und Ingenieure konnten wir gut antizipieren, wie sich der Reifen auf welcher Strecke verhält. Man brauchte komplett neue Setups, und wir konnten uns schnell adaptieren.

Mit welcher Startnummer treten Sie 2021 an?
Das Team hat mich auch schon gefragt, und ich werde bei der Nummer 68 bleiben. Das ist die Nummer des Départements, in dem ich lebe. Außerdem habe ich meine Karriere mit der 68 angefangen und wurde Weltcup-Sieger mit der 68. Die Nummer 1 ist schön, weil man sagen kann: Ich bin die Nummer 1. Aber ich identifiziere mich mit der 68.

Sie starten im Winter wieder bei der Trophée Andros. Was reizt Sie daran?
Zum einen macht es Spaß, zum anderen ist es gutes Training. Die Eisrennen nützen mir sogar für die WTCR. In jedem Rennen und in jeder Runde ändert sich die Strecke. Man hat nur drei Trainingsrunden, danach geht es direkt ins Qualifying. Man muss sich also sehr schnell auf alles einstellen können. Als wir mit der WTCR bei nassen Bedingungen auf der Nordschleife gefahren sind, hat mir diese Erfahrung zum Beispiel sehr geholfen. Auch da musste man sich praktisch in jeder Kurve auf neue Bedingungen einstellen.

Haben Sie dort auch Titelambitionen, um die Familientradition fortzuführen?
Ja klar, das wäre der Wahnsinn! Yvan hat hier viele Erfolge und viel Erfahrung, die er an mich weitergeben kann. Das Level ist sehr hoch, und es wird erst meine zweite Saison – andere sind seit zehn oder zwölf Jahren dabei. Letztes Jahr war ich Dritter. Ich denke, wir können vorne angreifen.

Sie sind erst 24 Jahre jung, wo sehen Sie Ihre Zukunft?
Ich würde gerne einige GT-Rennen fahren, um weiter Erfahrungen zu sammeln. Die Tourenwagen sind aber mein Hauptaugenmerk, dort fühle ich mich wohl. Außerdem sehe ich eine gute Zukunft, weil es für Hersteller sehr kostengünstiger Motorsport ist. Ich würde gerne irgendwann sagen können, dass ich 35 Jahre lang Profi-Rennfahrer war, denn es gehört einiges dazu, das über so lange Zeit zu schaffen. ■



Yann Ehrlacher

Geburtstag: 04.07.1996
Geburtsort: Mulhouse (F)
Herkunftsland: Frankreich

KARRIERE
2013/14: VW Scirocco R-Cup
2015: Franz. Supertourisme-Meisterschaft (Meister)
2016/17: ELMS/Le Mans Cup
2017: WTCC (1 Sieg)
2018: WTCR (2 Siege)
2019: WTCR (1 Sieg)
2020: Trophée Andros (3.), WTCR (3 Siege, Meister)

LECHNER RACING

Der nächste Schritt

Nach seinem Dreifach-Titel in der Porsche Sprint Challenge Central Europe durfte „Super Racer“ Edwin Waldhier den nächsten Schritt machen: Im Rahmen der F1-Rennen von Bahrain fuhr er zum ersten Mal mit dem Porsche 911 GT3 Cup.

Von: **Michael Bräutigam**

Geplant war dieser Einsatz beileibe nicht. Doch weil die Europa-Saison aufgrund von Corona nur drei statt fünf Events umfasste, wollte Lechner Racing dem Triple-Champion eine weitere Chance geben – und schmiss ihn kurzerhand ins eiskalte Wasser: vom Breitensport ins Rahmenprogramm der Formel 1 bei der Porsche Sprint Challenge Middle East. Vom mit Elektronik nur so vollgestopften Porsche Cayman GT4 in den 911 GT3 Cup.

Ohne den 485 PS starken Cup-Elfer vorher gefahren zu sein, ging es auf dem Bahrain International Circuit direkt ins freie Training. „Das erste Wochenende war extrem schwierig. Vor allem das Bremsen ist brutal schwer, wenn man nur die ABS-Bremserei gewöhnt ist“, rekapituliert der 26-Jährige seine ersten Berührungspunkte mit dem neuen Sportgerät. Im Training mit alten Reifen fehlen dennoch nur zwei Sekunden zu gestandenen Größen aus dem Porsche Supercup.

„Das sind absolute High-End-Racer auf höchstem Niveau“, zieht der Quereinsteiger den Hut vor den Top-Piloten. Vor allem im Qualifying den maximalen Grip eines brandneuen Satzes Michelin-Slicks auszunutzen, braucht viel Fahrzeit. „Da fehlt mir einfach die Erfahrung. Entweder ich habe zu viel gepusht oder ich habe zu wenig rausgequetscht, aber es hat nie auf den Punkt gepasst“, sagt der Schwabe.

Steile Lernkurve

Trotz der kurzen Eingewöhnungszeit reicht es für zwei Siege in der Am-Klasse. Und trotz der teils harten Duelle steht das Auto auch nach dem zweiten Lauf ohne einen Kratzer im Parc fermé. Dazu kommt die jetzt schon zu beobachtende Lernkurve: „Beim ersten Rennen fehlten mir im Ziel 48 Sekunden, beim zweiten ‚nur‘ noch 30“, analysiert Waldhier, der zu diesem Zeitpunkt noch nicht weiß, dass er einen weiteren Einsatz bekommt.

„Ausgemacht war, dass er von uns als Lechner Racing zur Belohnung für den Titel das erste Bahrain-Wochenende mitfahren darf. Intern hatten mein Vater, mein Bruder und ich aber schon vorher festgelegt: Wenn er eine gute Leistung zeigt, sich steigert und nichts kaputt macht, darf er am zweiten Wochenende noch mal angreifen“, erläutert Teamchef Robert Lechner.

Auf dem Outer Circuit steigt die Lernkurve weiter steil an, auch dank erfahrener Leute um Waldhier herum. Renningenieur Michael Rühs beispielsweise verpasste in diesem Jahr mit Dylan Pereira nur ganz knapp den Fahrertitel im Supercup.

„Er redet mir nicht nur gut zu, um mich aufzubauen, sondern sagt mir auch, wenn etwas nicht so gut war“, berichtet Waldhier. „Das fühlt sich für mich im ersten Moment schlecht an, aber auf der Strecke sieht man die Ergeb-



LECHNER RACING

Weiße Weste: Waldhier (Mitte) gewann alle vier Rennen in der Am-Klasse

MICHAEL JURTIN

Vertrauen bestätigt: „Super Racer“ Eddy Waldhier mit seinen Teamchefs Robert (links) und Walter Lechner jr.

nisse. Die Leute bei Lechner wissen, worum es geht, und sie erreichen die Fahrer mit ihrer Menschenkenntnis.“

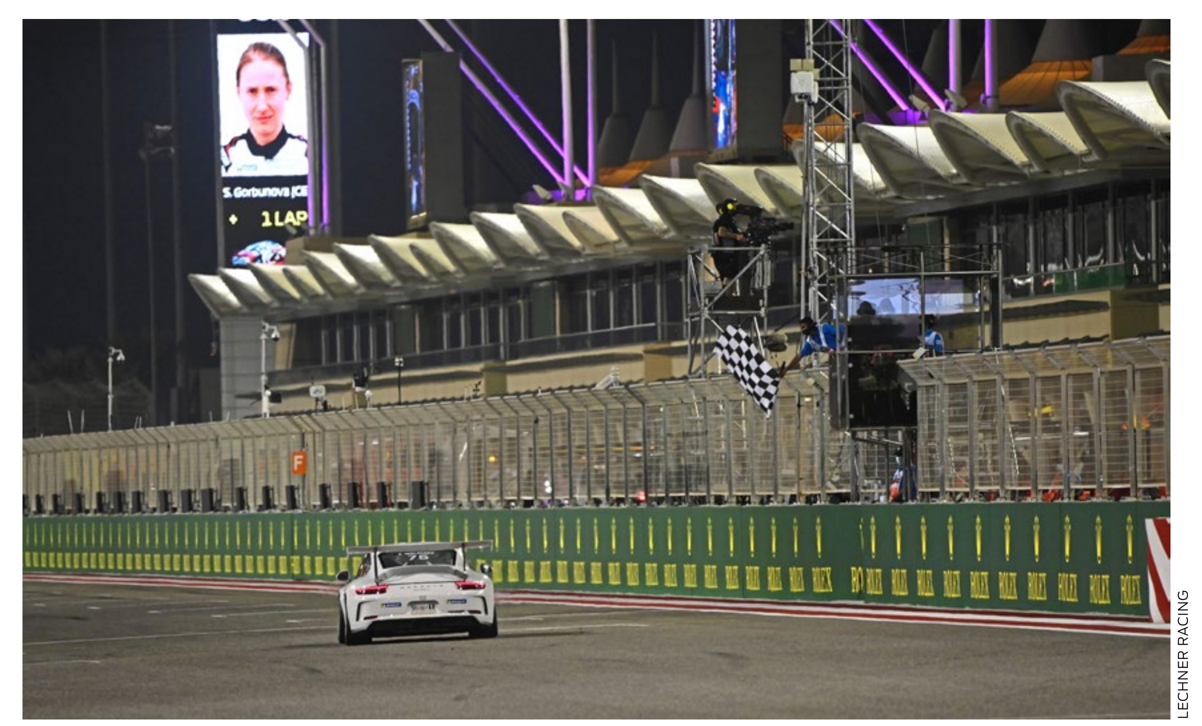
Unvergessliches Erlebnis

Der Lohn der weiter harten Arbeit zeigt sich im vierten und letzten Rennen. Mit abgefahrenen Reifen schrumpft das Zeitendelta zur Spitze auf wenige Zehntel zusammen, zur schnellsten Rennrunde fehlen noch 0,8 Sekunden und das Podium bleibt in Sichtweite. Neben einem weiteren Klassensieg geht es vor bis in die Top 5 des Gesamtklassements. „Ein unvergessliches Erlebnis“, befindet Eddy.

„Wir als Motorsportfamilie haben selbst sehr viel erlebt. Das waren 14 Tage, die Eddy sicher nie mehr vergessen wird“, sagt Robert Lechner. Der Einsatz am Persischen Golf zeigt, dass auch dem Team etwas an der Förderung seiner Fahrer liegt. Man hätte schließlich schon nach der Europa-Saison sagen können: Job erledigt, viel Erfolg noch!“

Haben sie aber nicht, sondern mit Waldhier einem weiteren Rohdiamanten auf Lechner-Art weiteren Feinschliff verliehen. „Wir haben ihn in diesem Jahr begleitet und ihm das Rüstzeug für eine Karriere gegeben“, sagt Lechner. So wie es die Lechner Racing School seit 45 Jahren macht. Da traf die Nachricht vom Tod des Senior-Chefs (siehe Nachruf rechts) wenige Tage nach diesem Erlebnis den „Super Racer“ natürlich ebenfalls hart. „Seinetwegen war ich in Bahrain“, erinnert sich Waldhier, der sich bei Lechner wie ein Familienmitglied aufgenommen fühlt. „Ich hatte ihm am Salzburgring nach meinem Sieg gesagt, dass es mein Traum ist, ein Cup-Auto fahren zu dürfen. Er hat danach zu Robert gesagt, dass er mich beim Auftakt in Middle East dabei haben möchte.“

Am ersten Bahrain-Wochenende war der Senior-Chef noch mit an der Strecke. Zwischen den Events flog er nach Hause, weil sich sein Gesundheitszustand verschlechtert hatte. Anfang letzter Woche verlor er dann den Kampf gegen den Krebs. ■



LECHNER RACING

Perfekter Abschluss: Der „Super Racer“ legte auch im Cup-Elfer einen blitzsauberen Auftritt mit steiler Lernkurve hin

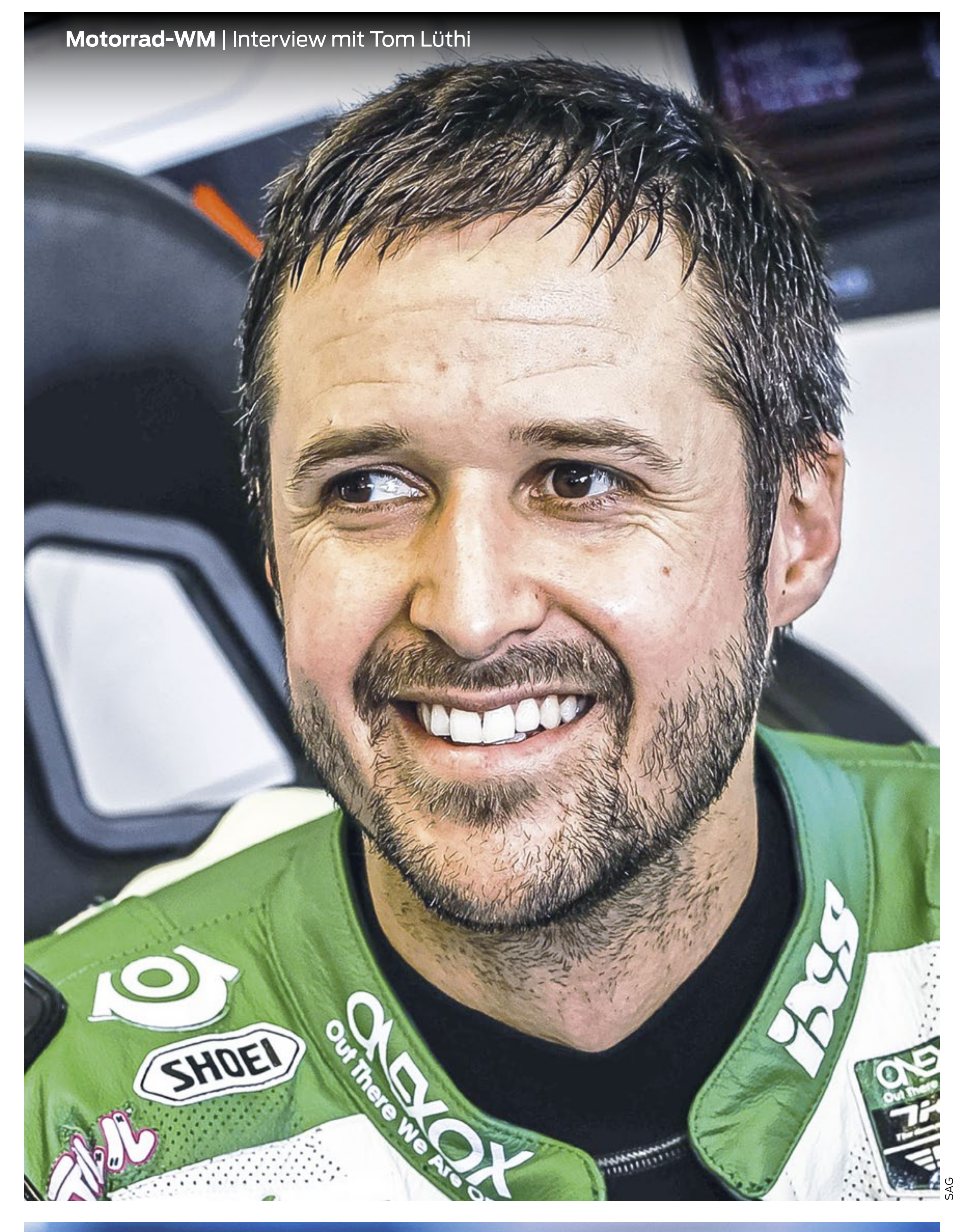
NACHRUF



PORSCHE

WALTER LECHNER SR.

Nach schwerer Krankheit verstarb Walter Lechner am 8. Dezember. Der gebürtige Wiener kam erst auf Umwegen in den Rennsport. Nach einer Pagen-Ausbildung im Nobel-Hotel Sacher wurde er Disco-Besitzer. Aus Jux besuchte er im Jahr 1973 die Jim Russell Racing Driver School – ab da hieß es: Baba Club-Leben, Servus Motorsport! Zwei Jahre später war die besagte Rennfahrerschule akquiriert und wurde kurzerhand in Walter Lechner Racing School umbenannt. Die eigenen Erfolge im Formelauto und Sportwagen – unter anderem sechsmaliger Meister der Interserie – wurden zur besten Werbung für die eigene Schule. Im Sportwagen kämpfte er mit Strietzel Stuck, Klaus Ludwig und Franz Konrad. Mitte der 90er-Jahre hing er den Helm an den Nagel. Mit Stefan Bellof, dem ersten Lechner-Schüler in der Formel 1, ist er nun ebenso wiedervereint wie mit Roland Ratzenberger, der ebenfalls beim Wahl-Salzburger sein Rennfahrer-Handwerk lernte. Karl Wendlinger, Alexander Wurz und Christian Klien schafften es als Alumni der Racing School ebenfalls bis in die Königsklasse. Mercedes-Motorsportboss Toto Wolff war ein weiterer Schüler Lechners – doch der riet ihm, besser etwas anderes zu machen. Auch das muss manchmal sein. Mit den Söhnen Robert und Walter jr. führte er bis zuletzt gemeinsam sowohl das Rennteam als auch die Rennfahrerschule. Das Erbe der 71-jährig verstorbenen Rennlegende lebt also weiter. Lieber Walter, wir sagen Danke – und baba! ■ MBR



SAG

Nach einer schwierigen Saison hat Tom Lüthi das Team gewechselt und bei SAG einen vielversprechenden Test vorgelegt. Im MSa-Interview erklärt der 34-jährige Schweizer, wo seine Probleme lagen und warum er guter Dinge ist.

Von: **Imre Paulovits**

Mit welchem Gefühl haben Sie nach dem guten letzten Testergebnis diese für Sie so schwierige Saison abgeschlossen?
Diese Saison war wirklich schwierig. Vor allem zum Ende hin wurde sie richtig zäh. Bei den zwei Valencia-Rennen und in Portugal hat es wirklich stagniert, und wir konnten einfach keine Schritte vorwärts machen. Diese Situation war für mich extrem frustrierend. Ich hatte das Gefühl, dass das Paket zwar gut ist, wir es aber einfach nicht hinbekommen. Dann war die Freude auf den Teamwechsel und diesen Test in Jerez da, das war wie ein Neuanfang. Wenige Tage nach dem Saisonfinale sind wir schon in Jerez gewesen. Ich wurde sehr gut von dem Team aufgenommen. Sie haben sich alle von Anfang an auf mich gefreut und waren sehr motiviert. Ich habe mich auf sie gefreut, und das war eine sehr positive Stimmung. Leider war das Wetter aber nicht so gut. Es hat am ersten Testtag stark geregnet, so konnten wir da nicht fahren. Am zweiten Tag konnten wir einige Runden drehen, aber die Strecke war leider nie ganz trocken. Trotzdem konnten wir einen guten Testtag machen. Ich habe mich recht schnell wohlgefühlt auf dem Motorrad. Auch die Abstimmung, mit der das Team gearbeitet hat, war sehr interessant. Es war noch nicht alles perfekt und super für mich, aber das ist bei den Bedingungen auch nicht einfach. Ich konnte recht schnell ein gutes Gefühl aufbauen, und auch die Zusammenarbeit mit dem Team hat sehr gut funktioniert.

Wer betreut Sie jetzt technisch?
Mein Crewchief ist Luis Leonard. Er hat in diesem Jahr bei Remy Gardner gearbeitet.

Wird die Richtung, mit der Gardner das letzte Rennen

Tom Lüthi auf der Kalex von SAG: Zweitschnellste Zeit beim Test in Jerez

SAG

„Mein neues Team hat das letzte Rennen gewonnen“

gewonnen hat, auch für Sie passen?
Ich kann das Setup von Gardner natürlich nicht einfach eins zu eins übernehmen und alles funktioniert. Aber grundsätzlich hat das Team bewiesen, dass sie etwas richtig machen. Sie haben das letzte Rennen gewonnen, und das ist Beweis genug. Sie haben eine gewisse Zeit mit Gardner gearbeitet, sich haben sich immer verbessert und sind ständig schneller geworden. Das ist für mich der klare Beweis, dass das Team einen guten Job gemacht hat. Deshalb bin ich überzeugt, dass wir das auch können. Sicher, wir müssen jetzt mit einer Basis anfangen und uns dann nach vorn arbeiten.

Ist das Team mit seinen neuen indonesischen Sponsoren auch finanziell besser aufgestellt als je zuvor?
Ich glaube ja. Was ich so mitbekommen habe, ist es sehr positiv, das Team steht nun auch finanziell so da, wie es noch nie dagestanden hat. Das ist eine wirklich wichtige Grundlage. Aber auch abgesehen vom Finanziellen hat sich das Team in meinen Augen mit harter Arbeit sehr entwickelt. Sie haben aus Fehlern gelernt und sich sehr viel wertvolle Erfahrung angearbeitet.

Woher rührten Ihre Probleme in dieser Saison?
Es ist immer ein Kompromiss, ein Zusammenspiel zwischen Technik, Abstimmung vom Motorrad und Anpassung vom Fahrer auf das jeweilige Material. Und da war einfach immer weniger Vertrauen da. Das war schlussendlich das größte Problem. Ich musste anfangen, meinen Fahrstil extrem an das Setup vom Motorrad anzupassen. Das war dann kein natürliches Fahren von meiner Seite her. Ich konnte die Stärken, die ich natürlicherweise als Talent in mir drin habe, nicht mehr ausspielen und ausnutzen, weil sie nicht mehr zum Motorrad gepasst haben. Mein Ziel ist jetzt natürlich, mich über den Winter auch fahrerisch weiterzuentwickeln. Aber sicherlich in Zusammenarbeit mit dem Team, indem wir ein Setup so hinbekommen, dass es wieder zu mir passt. Das Hauptproblem war, dass die Resultate schlussendlich nicht da waren. Es ist schleichend über die ganze Saison gekommen. Die Probleme wurden immer größer. Und das hatte viel mit dem fehlenden Vertrauen zu tun.

> „Erfahrung kann ein Vorteil sein, wenn man sie richtig nutzt. Um über eine Saison konstant schnell zu sein, dafür braucht man Erfahrung.“
>
> Tom Lüthi

Hatte der neue Vorderreifen diese Probleme ausgelöst?
Das kann ich wirklich nicht sagen. Den neuen Vorderreifen hatten wir auch beim Vorsaison-Test in Jerez, und ich bin dort mit diesem Reifen absoluten Rekord gefahren, mit einem Top-Gefühl. Ich kann die Frage einfach nicht beantworten, ob der Reifen schuld war.

Wann ist das Gefühl verlorengegangen?
Es fing eigentlich schon beim Saisonstart in Katar an. Da kamen die Resultate nicht. Ich habe immer mehr und mehr gepusht, Richtungen eingeschlagen und Setups probiert, und ab da haben wir so langsam den Weg verloren. Weil danach eine lange Pause wegen Corona kam, hat es zunächst keine Rolle gespielt. Aber danach habe ich nie wieder richtig das Feeling gehabt, ausgenommen auf dem Red Bull Ring. Da hatte ich speziell am zweiten Wochenende das Gefühl, dass ich mit dem Motorrad wieder viel mehr agieren und meinen Fahrstil fahren kann. Da war ich auch am nächsten am Podest dran während der ganzen Saison.

Wie hat sich das auf Ihre Motivation ausgewirkt? Und wie haben Sie versucht, damit zu arbeiten?
Das mit der Motivation war nicht so schwer. Ich habe grundsätzlich große Ziele in der Moto2, und die habe ich mir immer vor Augen geführt. Deshalb war ich auch immer motiviert, an die Rennen zu gehen und weiter zu kämpfen, es immer wieder von vorne zu probieren. Da konnte ich mich eigentlich gut auf Trab halten.

Es waren dieses Jahr junge, aber auch erfahrenere Piloten vorne. Wie sehen Sie die Entwicklung in der Moto2?
Wie schon länger. Die Top-Fahrer aus der Moto3 kommen hoch und brauchen zwei, drei Jahre, und einige können dann auch in der Moto2 ganz vorne sein. In der Moto2 kann man aber auch mit viel Erfahrung viel bewirken. Luca Marini hat die WM lange angeführt, war auch vorne dabei. Er hat sehr viel Erfahrung in der Moto2 und hat erst mal seine Zeit gebraucht. Ich glaube schon, dass man mit Erfahrung und guter Arbeit gegen die Jungen gegenhalten kann. Sam Lowes war dafür auch ein Paradebeispiel. Es war schön für mich zu sehen, wie erfolgreich das sein kann, wenn alles zusammenpasst.

Vom Alter her sind Sie nun der Valentino Rossi der Moto2. Was sind die Vor- und was die Nachteile?
Ganz klar: Erfahrung kann ein Vorteil sein, wenn man sie richtig nutzt. Das ist sicher das, was ich versuchen werde auszuspielen. Dann ist es ein grundsätzliches Ding im Vergleich mit einem Jungen, der vielleicht nicht die Erfahrung hat und über einige Sachen nicht so nachdenkt. Das kann manchmal auch ein Vorteil sein. Den Kopf ausschalten und Gas geben kann vereinzelt auch schnell sein. Aber um über eine ganze Saison konstant schnell zu sein, kann die Erfahrung schon sehr wichtig sein. Je älter man wird, desto härter muss man arbeiten. Und umso besser muss man auch die Saison planen.

Werden Sie diesen Winter etwas anders machen als bisher?
Ich werde es ähnlich machen wie die letzten zwei Winter. Ich bin gerade in zwei Intensiv-Trainingswochen. Danach wollte ich Urlaub machen und im Januar in Spanien wieder Motorrad fahren. Aber ob dieser Plan wegen Corona zustande kommt, weiß ich nicht. Ich bin ein Kite-Surfer, und ich würde gerne über die Festtage Kite-Surfen gehen. Aber auch da muss ich die Reisebestimmungen abwarten.

Können Sie in der Schweiz uneingeschränkt trainieren?
Im Gym mache ich derzeit jeden Tag zwei Sessions, da habe ich alle Möglichkeiten. Das Studio, wo ich hingehe, ist zwar leider geschlossen, aber als Profisportler habe ich Eintritt. Wir haben jetzt auch relativ viel Schnee bekommen, da kann ich auch mit Skilanglauf Ausdauer-Einheiten draußen machen. ■



Thomas „Tom“ Lüthi

Geburtstag: 06.09.1986
Geburtsort: Oberdiessbach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE
2002: 125 GP, Honda (27.)
2003: 125 GP, Honda (15.)
2004: 125 GP, Honda (25.)
2005: 125 GP, Honda (1.)
2006: 125 GP, Honda (8.)
2007: 250 GP, Aprilia (8.)
2008: 250 GP, Aprilia (11.)
2009: 250 GP, Aprilia (7.)
2010: Moto2, Moriwaki (4.)
2011: Moto2, Suter (5.)
2012: Moto2, Suter (4.)
2013: Moto2, Suter (6.)
2014: Moto2, Suter (4.)
2015: Moto2, Kalex (5.)
2016: Moto2, Kalex (2.)
2017: Moto2, Kalex (2.)
2018: MotoGP, Honda (–)
2019: Moto2, Kalex (3.)
2020: Moto2, Kalex (11.)

Hobbys
Motocross, Laufen, Surfen

MotoGP

Gresini ohne Aprilia

Fausto Gresini hat seinen Vertrag mit der IRTA bis 2026 als unabhängiges MotoGP-Team verlängert. Dies eröffnet eine ganze Liste von Umwälzungen.

Von: **Imre Paulovits**

Ende 2021 läuft der Vertrag der MotoGP-Teams mit der Dorna aus, und in dieses Szenario ist die neueste Ankündigung von Fausto Gresini wie eine Bombe reingeplatzt. Gresini hat seit 2015 als Werksteam für Aprilia fungiert. In Misano ließ Aprilia-Renndirektor Massimo Rivola durchklingen, dass das Werk bei der Neuordnung ab 2022 einen eigenen Teamplatz beantragen und eventuell noch ein Satelliten-Team hinzuzunehmen will. Nun ist Gresini in die Offensive gegangen und hat seinen Vertrag mit der Teamvereinigung IRTA als unabhängiges Team um fünf Jahre, bis 2026, verlängert. Wohlgemerkt mit der IRTA, nicht mit der Dorna, aber diese arbeiten normalerweise einvernehmlich.

Da stellen sich eine ganze Menge Fragen: Hat Gresini diesen Schritt getan, um sich politisch abzusichern? Er versichert, an einem großen Projekt zu arbeiten. Was macht Aprilia? Rivola hatte auch andere vollmundige Ankündigungen bezüglich der Fahrer für 2021, die sich in Schall und Rauch aufgelöst haben. Könnte es gar sein, dass die Piaggio-Gruppe daran denkt, sich wieder zurückzuziehen? Welche Teams fallen sonst über die Klinge? Ezpeleta hatte betont, dass er keine zusätzlichen Teams mehr aufnehmen möchte, und mit VR46 steht bereits ein Bewerber vor der Tür, den Ezpeleta sicherlich nicht zurückweisen wird.“ ■



MOTOGP

Fausto Gresini: Vertrag mit IRTA verlängert, großes Projekt ohne Aprilia geplant

MotoGP

Imperium ist bereit

Letzte Woche wurde das Team von Valentino Rossis VR46 in Italien vorgestellt. Das neue MotoGP-Projekt um Luca Marini reiht sich nahtlos ein.

Von: **Imre Paulovits**

Es war prunkvoll und medienwirksam wie schon die letzten Jahre. Das nächstjährige Sky-VR46-Team wurde im Rahmen der italienischen Fassung des X-Faktor-Talentwettbewerbs live auf Sky, dem Hauptsponsor des Teams, übertragen, und auch an den Farben der Motorräder hat sich nichts geändert. Es gab trotzdem einen bedeutenden Unterschied: Waren es in den letzten Jahren immer zwei Moto3-KTM und zwei Moto2-Kalex, die mit den Nachwuchspiloten vorgestellt wurden, fehlte diesmal die kleinste Klasse, da sich das Team von dort zurückgezogen hat. Dafür strahlte die Ducati D16 von Luca Marini in exakt den gleichen Farben. Es wurde ja bereits angekündigt, dass das Esponsorama-Team zwei unterschiedliche Lackierungen für Marini und Bastianini einsetzen wird, doch die separate Präsentation und das komplette Einbetten in die VR46-Teamstruktur war unverkennbar. Der Schritt zur kolportierten Teamübernahme 2021 ist nicht mehr weit. Es sei denn, dass in der MotoGP alles ganz anders wird. ■



VR46

Luca Marini und die MotoGP-Ducati: Nur ein winziger Avintia-Aufkleber

NACHRICHTEN

MOTOGP

HRC stellte letzten Donnerstag sein Motorsport-Programm für 2021 vor, da wegen der Covid-19-Pandemie keine Großveranstaltung wie in den letzten Jahren möglich war, gab es nur eine vorgefertigte Video-Präsentation, durch die die britische Moderatorin Suzi Perry führte und die über Youtube der ganzen Welt zugänglich war. Danach gab es eine Zoom-Videokonferenz für Fachjournalisten zu den einzelnen Sportarten. Dabei hatte Honda ein Problem: Marc Márquez lag noch im Krankenhaus, Pol Espargaró ist noch bei KTM unter Vertrag, so konnte man nur auf die beiden LCR-Piloten Álex Márquez und Takaaki Nakagami zurückgreifen, und es wurde darum gebeten, dem jüngeren Márquez keine Fragen zu seinem Bruder zu stellen. Dass Nakagami nun als erfahrenster der Honda-Piloten eine Menge Entwicklungsarbeit erwartet, dürfte jedem bewusst sein. Der Japaner verwies darauf, dass noch nicht klar sei, wie weit LCR in die Entwicklung einbezogen wird und er auch bei der Abwesenheit von Marc Márquez auf die Erfahrung von Pol Espargaró zählt.

MOTOGP

Marc Márquez hat am Wochenende das Krankenhaus in Madrid verlassen, wo wegen der Infektion seines operierten rechten Oberarms eine Antibiotika-Behandlung eingeleitet worden war. Márquez wird diese nun unter ärztlicher Beobachtung zu Hause weiterführen. Dem achtfachen Weltmeister steht eine schwierige Rehabilitationsphase bevor.

MOTOE

Der Cupsieger 2019 und Vize 2020, Matteo Ferrari, wird 2021 in der MotoE und bei Team Gresini bleiben. Ihm zur Seite stellt Gresini den 26-jährigen Italiener Andrea Mantovani, der dieses Jahr in der Italienischen Superbike-Meisterschaft fuhr und auf einer BMW S 1000 RR Fünfter wurde.



ARCHIV RUDROFF

Bayrisches Original

Er ist ein lebensfroher Urbayer, wie er im Bilderbuch steht. Michael Rudroff war aber auch der letzte deutsche Privatfahrer der 500er-WM und ist heute ein erfolgreicher Unternehmer. Am 28. Dezember feiert er seinen 60. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Wider den tierischen Ernst – dies kennzeichnet den Lebensstil und die Karriere von Michael Rudroff. Entsprechend zählt er die Highlights seiner Karriere auf. „In Misano 1989 bin ich Dritter hinter Pierfrancesco Chili und Simon Buckmaster geworden, habe mich auf dem Podest aber auf den zweiten Platz gestellt und den Pokal für den Zweiten bekommen. Wir sind dann gleich ins Auto und abgehauen. Er steht noch heute bei mir zu Hause", grinst er schelmisch. „In Phillip Island habe ich Wayne Gardner vor Heimpublikum vom Motorrad gefahren. Und 1996 habe ich für den Nürburgring-GP eine Werks-Suzuki bekommen. Mit der hatte ich gleich in der Aufwärmrunde einen Highsider." Dass er trotzdem einer der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer seiner Zeit war, zeigt aber, dass er sehr wohl mit Ernst bei der Sache war und eine Menge Talent hatte.

Michael Rudroff hatte erst mit 25 Jahren mit dem Motorradsport begonnen und galt damit auch für die damalige Zeit als Späteinsteiger. „Ich bin schon ab meinem 16. Lebensjahr gefahren", blickt er zurück. „Mein Onkel hatte bei Zündapp gearbeitet und ich hatte jedes halbe Jahr eine neue Zündapp. Als Ende 1985 die Suzuki RG 500 Gamma rauskam, habe ich mir bei einem Freund, der ein Suzuki-Geschäft hatte, eine gekauft, und mit der bin ich dann in den OMK-Pokal eingestiegen." Obwohl andere mit richtigen Rennmotorrädern am Start waren, legte der lebensfrohe Bayer mit dem abgeänderten Serienmotorrad eine wahre Siegesserie hin und wurde als Rookie haushoher Pokalsieger. „Die meisten waren dort mit den Rennmaschinen überfordert, sie hatten sie am Start oft gar nicht zum Laufen bekommen", erinnert sich Rudroff. „Ich hatte von Anfang an gute Mechaniker. Der Rieder Thomas und der Blümen Timo bereiteten mein Motorrad vor und sie lief immer optimal. Sie sind dann über meine ganze Karriere hindurch bei mir geblieben. Sie arbeiten sogar heute noch bei mir im Betrieb."

Italien-Connection

Nach seinem Titelgewinn kaufte sich Rudroff eine Honda RS 500 für die DM. „Die hat gebraucht 35 000 Mark gekostet", erinnert er sich. „Mein Vater hat mir das vorgestreckt. Die nächsten zwei Motorräder habe ich von Gustav Reiner gekauft, die haben schon 80 000 Mark gekostet." Aber er konnte sich bereits 1989 seinen ersten DM-Titel sichern. Außerdem konnte der Sunnyboy den damaligen Dainese-Importeur Rallye Sport als Sponsor gewinnen: „Ich habe für sie auch die Sachen aus Italien mit dem Lkw geholt und bin zwei bis drei Mal die Woche hin und her gefahren."

Dabei lernte der umgängliche Bayer auch Leute aus der Keramik-Branche in Italien kennen, und so begann er auch, Fliesen zu importieren. Daraus wurde ein Riesengeschäft, heute hat Fliesen Rudroff 18 Mitarbeiter: „Wir verkaufen in der Woche 30 Tonnen Fliesen. Alle aus Italien und alles nur allerbeste Qualität."

Wenn er auch diese Seite seines Lebens mit der gleichen Akribie wie seine Motorsport-Laufbahn aufgebaut hat – verändert hat sich Michael Rudroff um keinen Deut. Er versprüht auch heute noch den gleichen Schalk und die gleiche Lebensfreude wie früher: „Ich wohne im richtigen Bayernland, da ist halt noch alles wie früher." Dass er in der Zeit der Titanen fuhr und so mit Größen wie Eddie Lawson, Wayne Rainey, Kevin Schwantz, Wayne Gardner und Mick Doohan auf der Strecke fuhr, weiß er heute zu schätzen. „Heute in der MotoGP geht es viel enger zu. Und als Privatfahrer kann man gar nicht reinkommen. Die Werksfahrer hatten damals auch mindestens 20 PS mehr als wir und haben uns überrundet. Aber es war schon etwas Besonderes, mit ihnen gefahren zu sein. Und mit Randy Mamola konnte man auch abends eine Riesengaudi haben."

Heute fährt Rudroff nur noch mit dem Vespa-Roller auf der Straße. Aber bei Oldtimer-Events schwingt er sich schon mal auf ein Rennmotorrad. Und dann strömen auch seine vielen Fans herbei. Normalerweise. „Leider ist dieses Jahr der Sachsenring-Classic wegen Corona ausgeblieben. Ich würde mich sehr freuen, wenn ich dort nächstes Jahr wieder fahren könnte." ■



ARCHIV MSA

Rennabenteuer mit Legenden: Michael Rudroff (#16) und Kevin Schwantz 1992



Michael Rudroff

Geburtstag: 28.12.1960
Geburtsort: Übersee (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
1987: 500 ccm, Honda (–)
1988: 500 ccm, Honda (37.)
1989: 500 ccm, Honda (20.)
1990: SBK, Bimota (–)
1991: 500 ccm, Honda (18.)
1992: 500 ccm, Yamaha (21.)
1993: 500 ccm, Yamaha (21.)
1995: SBK, Ducati (–)
1996: 500 ccm, Suzuki (–)
1997: SBK, Suzuki (–)

Hobbys
Italienisches Design, Musik

Superbike-WM

Van der Mark testet

Nachdem BMW sein Werksteam von Shaun Muir nicht zum gemeinsamen SBK-Test nach Jerez bringen konnte, fuhr Neuzugang Michael van der Mark letzte Woche in Miramas.

Von: **Imre Paulovits**

In der Vorbereitung auf seine erste Saison mit BMW hat sich Neuzugang Michael van der Mark im französischen Miramas mit der neuen BMW M 1000 RR vertraut gemacht. Nachdem Van der Marks erster Test nach dem WM-Finale in Estoril früh von Regenschauern beendet wurde und er auch nicht an dem von Kawasaki organisierten gemeinsamen Test in Jerez Mitte November teilnehmen konnte, organisierte BMW letzten Samstag eine Testfahrt auf der firmeneigenen Teststrecke, um Van der Marks individuelle Präferenzen besser kennenzulernen.

„Es war wirklich gut für mich, in Miramas einen Shakedown mit dem Bike zu fahren", freute sich der Niederländer. „Ich denke, es war auch sehr hilfreich, mit dem Team zusammenzuarbeiten und sich aufeinander einzuspielen. Wir haben ein paar Dinge ausprobiert, für die wir während eines normalen Tests üblicherweise keine Zeit haben. Es war sehr positiv und ich bin happy, dass ich in diesem Jahr noch einmal auf dem Bike sitzen konnte. Jetzt freue ich mich schon auf den nächsten Test." Auch BMW Motorrad Motorsport Direktor Marc Bongers war zufrieden: „Der Tag in Miramas war sehr produktiv. Van der Mark konnte uns ein erstes Feedback geben, in welchen Bereichen wir sein Bike individueller an ihn anpassen können." ■



BMW

Michael van der Mark: Nützliche Informationen von der M 1000 RR gesammelt

Straßensport

Trackbike von KTM

KTM wollte ursprünglich einen Ableger der MotoGP-RC16 für Trackdays bauen. Da dies zu teuer würde, werden die Österreicher nun eine deutlich billigere, 890er Zweizylinder bauen.

Von: **Imre Paulovits**

Als die KTM Duke 790 mit ihrem agilen Parallel-Twin auf den Markt kam, drängten sportlich eingestellte Fachjournalisten förmlich auf eine Supersport-Version. Doch im mittleren Segment lassen sich fast keine Stückzahlen mehr verkaufen, und eine Euro-5-Homologation ist teuer. Deshalb wird auch Yamaha die R6 nur noch als Trackday-Bike ohne Straßenzulassung anbieten. Diesen Weg geht nun auch KTM. Und das nicht mit dem 790er Motor, sondern mit dem größeren Bruder mit 890 ccm.

„Das Projekt ist bereits beschlossen, wird allerdings nicht in der Rennabteilung, sondern in der Serienfertigung gebaut", verrät KTM-Renndirektor Pit Beirer. „Es soll mit dem Motorrad auch die Message gesendet werden: Fahrt auf der Straße dem Verkehr angepasst, habt Spaß und lasst Euch Zeit dabei. Wenn ihr schnell fahren wollt, geht auf die Rennstrecke, da ist es sicher. Wir bieten euch das passende Gerät dafür." ■



1000PS.AT

So stellten sich die Kollegen von 1000PS.at die KTM vor: Sie wird noch sportlicher

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Die Motorsport-Arena Oschersleben fehlte 2020 in den Kalendern der Motorrad-Rennserien komplett: Weder die Superbike-WM noch die Langstrecken-Weltmeisterschaft oder die IDM haben in der Magdeburger Börde Corona-bedingt ihr geplantes Gastspiel gegeben. Doch das hat die Macher um Ottmar Bange und Ralph Bohnhorst nicht davon abgehalten, für 2021 Vollgas zu geben: Die Endurance-WM geht zur German Speedweek und den 8 Stunden von Deutschland zurück nach Oschersleben. Der derzeitig geplante Termin ist der 20. bis 23. Mai 2021. Neben der Langstrecken-WM soll auch die IDM wieder mit dabei sein. Hinzu kommen Rennen der Classic Endurance „CEC". „Außerdem werden wir die Dorna-Nachwuchsmaschinerie in Form des Northern Talent Cup dabeihaben", so Ottmar Bange. Was die Superbike-Weltmeisterschaft in der Börde betrifft, gibt es derzeit offiziell keine neuen Nachrichten: Im Kalender der Superbike-WM 2021 tritt die Arena nicht auf. „Das finanzielle Risiko ist in der derzeitigen Situation alleine so nicht tragbar", sagt Bohnhorst.

TOURIST TROPHY

Die Isle of Man TT für das Jahr 2021 ist abgesagt. Am Manx- und Classic-Grand-Prix Ende August/Anfang September nächsten Jahres würde aber weiterhin festgehalten, so die Verantwortlichen. Die Road-Racing-Gemeinde fiebert auch den neuen „Diamond Races" auf der Isle of Wight entgegen. Dieses soll erstmals im Oktober 2021 stattfinden und mit einer Streckenlänge von knapp 20 Kilometern eine Dritteldistanz des Mountain Course darstellen. Die Diamond Races sollen – wie die TT – eine Zeitenjagd werden. Für Mittwoch und Donnerstag sind Trainings geplant, am Samstag dann die Rennen im Einzelzeitfahren.

Götterdämmerung



Die Dakar in ihrer ursprünglichen Form in Afrika: Nach der Jahrtausendwende ein Spielplatz für die KTM-Einzylinder

KTM

Immer im ersten Jahr eines neuen Jahrzehnts gab es bei der Dakar-Rallye einen Sieger, der später Geschichte schrieb. Hubert Auriol, Stéphane Peterhansel und KTM wurden zu Multi-Siegern.

Von: **Imre Paulovits**

Als das Abenteuer Paris-Dakar 1979 seinen ersten Anlauf nahm, erreichte der damals 22-jährige französische Motocrosser Cyril Neveu die Hauptstadt von Senegal als erster in der gemeinsamen Wertung von Autos und Motorrädern mit einer leicht umgebauten Yamaha XT 500. Der rennfahrende französische Journalist Jean-Claude Morellet, besser bekannt unter seinem Pseudonym „Fenouil", startete bei dieser ersten Ausgabe mit einer BMW. Die Bilder, die von diesem Afrika-Abenteuer um die Welt gingen, und Fenouils Überredungskunst überzeugten BMW, für 1980 ein Werksteam in die Wüste zu schicken. Die Bayern waren eh kurz davor, die Enduro R 80 G/S auf den Markt zu bringen, da passte ein solcher Einsatz gut ins Konzept. Die Motorräder wurden vom mehrfachen deutschen Geländemeister Herbert Schek vorbereitet, der selbst an den Start rollte. Neben ihm und Fenouil wurde Hubert Auriol verpflichtet, der bei der Erstausgabe der Rallye auf einer privaten Yamaha XT 500 Siebter geworden war.

Auriol war ein Hühne. 1952 in Addis Abeba in Äthiopien geboren, hatte er den Spitznamen „Der Afrikaner", und seit 1973 fuhr er bei Enduro-Wettbewerben. Er hatte in seiner Kindheit gelernt, das Wetter und die Spuren in der Wüste zu deuten, das schnelle Fahren im größten Sandkasten der Welt war ihm so auf den Leib geschnitten. Wenn er bei seinem ersten Werkseinsatz auch mit Getriebeproblemen ausfiel und Neveu seinen zweiten Sieg vor drei weiteren Yamahas feiern konnte, war der um 20 km/h höhere Topspeed der BMW doch eine klare Ansage für die Einzylinder. Fenouil wurde immerhin Fünfter.

Vorsprung durch Topspeed

1981 ließ BMW die Motorräder bei HPN aufbauen. Sie bekamen Spezial-Fahrwerke, und Auriol hängte die Konkurrenz gnadenlos ab. Er hatte in Dakar mehr als drei Stunden Vorsprung vor seinem nächsten Verfolger, Serge Bacou auf der Einzylinder-Yamaha. Mit dem vierten Platz versüßte Fenouil das BMW-Ergebnis noch weiter. Im Jahr darauf wurde dem 800er-Boxer der Zylinder der R100 aufgestülpt und Auriol enteilte der Konkurrenz noch mehr. Doch dann hielt wieder das Getriebe dem Tempo des Franzosen nicht stand, und er fiel in Führung liegend aus. Der zu Honda gewechselte Neveu holte seinen dritten Dakar-Triumph.

Doch 1983 schlugen BMW und Auriol zurück. Er gewann vor Patrick Drobecq auf der Honda. Noch ein anderer BMW-Pilot hatte bei diesem Rennen aufhorchen lassen: Gaston Rahier. Der 1,64 m kleine Belgier, dreifacher Motocross-Weltmeister bei den 125ern. Er konnte die große BMW zwar nicht ankicken und bekam deshalb einen E-Starter spendiert – Auriol konnte den Boxer sogar im Sand anschieben! –, doch das hinderte ihn nicht daran, furchtbar schnell mit ihr zu fahren. Zwar fiel er bei seinem ersten Dakar-Start 1983 aus, lieferte sich aber ein Jahr später einen unbarmherzigen Zweikampf mit seinem Teamkollegen Auriol um den Gesamtsieg. Auriol konnte sich bei den Etappen, auf denen es auf Navigation ankam, einen Vorteil verschaffen. Auf den fahrerisch anspruchsvollen Streckenabschnitten packte Rahier jedoch sein gesamtes fahrerisches Können aus seiner Motocross-Vergangenheit aus und hängte den „Afrikaner" ab. BMW feierte einen pompösen Doppelsieg.

1985 stürzte Rahier noch vor der Überfahrt nach Afrika und verbog seine HPN-BMW, doch in langen Nachtschichten schafften

es seine Mechaniker immer wieder, das Motorrad wieder hinzubekommen. Der Belgier fing mit einer Paradevorstellung sogar den führenden Franco Picco auf Yamaha ab. Der hatte durch das mörderische Tempo dann einen Motorschaden und fiel noch hinter seinen Teamchef Jean-Claude Olivier zurück. Auriol hatte zu Cagiva gewechselt und brachte die Elefant mit dem 750er Ducati-Motor bei ihrer Dakar-Premiere auf Platz 8.

1986 hatte Honda aufgerüstet und brachte die NXR 750. Der reinrassige Rennprototyp war ein Quantensprung. Beim Versuch gegenzuhalten, stürzte Rahier und brach sich mehrere Rippen und das Schlüsselbein, Neveu holte seinen vierten Dakar-Sieg. Danach zog sich BMW von der Dakar zurück. Auriol hingegen hatte die Cagiva, die nach ihrem Zigaretten-Sponsor nun „Lucky Explorer" genannt wurde, zum Honda-Schreck entwickelt und lieferte sich mit Neveu 1987 ein knallhartes Duell. „Der Afrikaner" war auf dem Weg zu seinem dritten Dakar-Sieg, als er am vorletzten Tag stürzte und sich beide Knöchel brach. Danach stieg er auf vier Räder um, wurde 1992 der Erste, der sowohl auf zwei als auch auf vier Rädern gewinnen konnte, und übernahm bei der A.S.O. von 1995 bis 2004 die Leitung der Dakar-Rallye. Seit 2009 macht er seine eigene Veranstaltung, das „Africa Race", mit dem er das Abenteuer der frühen Rallye Dakar wieder aufleben lässt.

Japanisches Hightech

Die Dakar und ihre Motorräder lösten einen Riesen-Hype für Abenteuer-Enduros aus. Nicht nur BMW R 80 G/S Dakar, Honda Africa Twin und Yamaha Super Ténéré brausten mit überdimensionalen Tanks über Autobahnen, Landstraßen und durch Innenstädte, aus Italien gab es sogar 50er mit Dakar-Optik. Nachdem Honda mit der NXR bei vier Starts vier Siege eingeheimst hatte, zogen sie sich nach der Ausgabe 1989 zurück, und Cagiva gewann 1990 mit Edi Orioli.

Yamaha war 1988 mit dem Prototypen YZE 750 T eingestiegen, und 1991 war das Motorrad reif für seinen ersten Sieg. Mit dem damals 25-jährigen Stéphane Peterhansel hatten sie einen Sport-Tausendsassa, der 1980, mit 15 Jahren, Skateboard-Weltmeister war und vier Jahre später seinen ersten französischen Enduro-Meistertitel gewann. Peterhansel siegte vor seinen Teamkollegen Gilles Lalay und Thierry Magnaldi und eröffnete eine sagenhafte Siegesserie. 1992 und '93 wiederholte er seinen Triumph mit der auf 850 ccm vergrößerten Variante des Zweizylinders.

„Die BMW war schneller als die Einzylinder und sie passte gut zu meiner Körpergröße. Wir waren wie füreinander gemacht."

Hubert Auriol

1994 zog sich Yamaha vorübergehend zurück, und Cagiva konnte mit Edi Orioli und Jordi Arcarons einen Doppelsieg feiern. Doch 1995 kehrten Yamaha und Peterhansel siegreich zurück. 1996 wurde Peterhansel an einem Tankpunkt vom Veranstalter versehentlich Diesel statt Benzin in das Motorrad gefüllt. Weil sein Protest nicht angenommen wurde, zog sich Peterhansel aus dem Rennen zurück, weil ihm eine Aufholjagd aus dem Mittelfeld, in das er zurückgefallen war, zu gefährlich erschien. So ging der Sieg an den zu Yamaha gewechselten Edi Orioli. 1997 und '98 holte Peterhansel aber die Dakar-Siege fünf und sechs und übertrumpfte damit den Rekord von fünf Siegen von Cyril Neveu. Als sich Yamaha mit der Ausgabe von 1998 verabschiedete, stieg Peterhansel zu den Autos um. Seither hat er mit Mitsubishi, Mini und Peugeot noch sieben Siege hinzugefügt und ist mit 13 Siegen der erfolgreichste Dakar-Pilot aller Zeiten.

BMW

Aufstieg Österreichs

Während der Yamaha-Zweizylinder-Prototyp eine uneinnehmbare Festung war, begann der zunächst wenig beachtete Aufstieg einer europäischen Marke. Heinz Kinigadner hatte Ende 1991 Stefan Pierer überredet, KTM aus der Konkursmasse zu kaufen. „Weil die Dakar 1992 bis Kapstadt ging und ich eine Vorahnung hatte, dass das wohl nie wieder passieren würde, habe ich mit einer Yamaha teilgenommen", erinnert sich Kinigadner. „Wegen der langen Strecke wurde die Rally schon vor Weihnachten gestartet. Und als ich Heiligabend auf dem Schiff nach Libyen war, kam die telefonische Nachricht, dass wir den Zuschlag für die KTM Motorradsparte vom Insolvenz-Verwalter bekommen hatten." Kinigadners gemietete Yamaha zerfiel zwar schon in Libyen in ihre Einzelteile, fing Feuer und brannte ab, aber er hatte ein Schlüssel-Erlebnis. „Meine Teilnahme an der Dakar brachte mir mehr Publicity als meine zwei Motocross-WM-Titel", wunderte sich Kinigadner. „Die Fernsehbilder, die im Winter in jedem Motorradfahrer die Abenteuerlust wecken, machten mir klar, dass das die Richtung ist, in die wir die KTM-Produktpalette erweitern sollten."

Doch das war damals noch Zukunftsmusik. „Wir haben mit der LC4 1992 und '93 an kleineren Rallyes in Tunesien, Spanien und Korsika teilgenommen und teilweise sogar gewonnen. So war für mich die logische Fortsetzung die Dakar. Wir haben viel an der Haltbarkeit gearbeitet. Ich habe Diesel Jeans als Sponsor gewonnen und Stefan Pierer überredet, dass wir die Dakar in Angriff nehmen. Mit dabei waren damals der Michael Griep, die Jutta Kleinschmidt, der Jürgen Mayer >>



Hubert Auriol und die 800er-HPN-BMW: Vorteile beim Topspeed und der Navigation machten sie zum dominierenden Paar

BMW

Dakar 1981

1.	Hubert Auriol (F)	BMW R 80 G/S
2.	Serge Bacou (F)	Yamaha XT 500
3.	Michel Merel (F)	Yamaha XT 500
4.	„Fenoil" (F)	BMW R 80 G/S
5.	Gilles Francru (F)	KTM 495

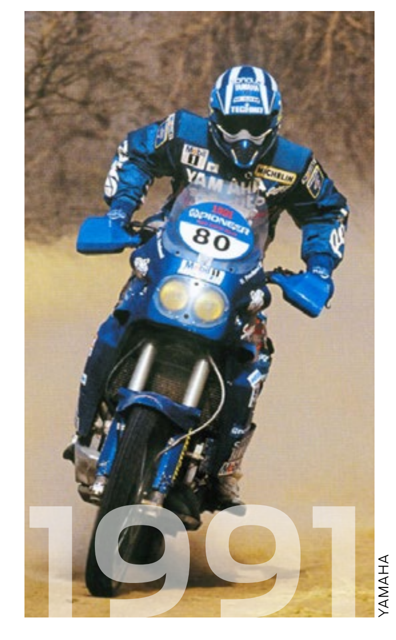
>> und der Chris Attiger. So waren wir zu fünft. Davon sind vier KTMs ins Ziel gekommen, ich war nicht dabei. Es war die Paris-Dakar-Paris, ich kam bis Dakar. Aber weil ich den Reservemotor von Jutta Kleinschmidt genommen habe, als der Lkw des Organisators mit meinem Motor nicht angekommen war, wurde ich disqualifiziert und durfte nicht nach Paris.“

Insgesamt sieben Mal nahm Kinigadner teil. Und wenn er auch unzählige Etappen gewonnen hat, sah er das Ziel nie. Aber die KTM wurde immer zuverlässiger und schneller. „1994 sind bei allen die fünften Gänge kaputtgegangen, weil sie bei Vollgas auf den Wellen im Sand immer Schläge abbekommen haben. Wir haben sie dann verstärkt, genauso die Kupplung. Durch den schlechten Sprit haben wir Löcher in die Kolben bekommen, das haben wir über die Zündung geregelt. Den Dakar-Einsätzen hatte die LC4 zu verdanken, dass sie zum stärksten Einzylinder-Adventure-Motorrad gereift ist.“

Immer mehr Privatfahrer griffen auf sie zurück. „Denn im Vergleich zu den Zweizylindern war sie preiswert, ausgereift und wir konnten einen kompletten Service bieten, sodass die Fahrer nicht unnötig Ersatzmotoren kaufen mussten, sondern erst, wenn sie vor Ort gebraucht wurden.“ Doch den Traum vom Gesamtsieg konnte KTM sich zunächst nicht erfüllen, auch nicht, als Yamaha sich zurückzog. Denn BMW kehrte zurück. Mit feinen Einzylindern, die das Allgäuer Enduro-Ass Richard Schalber aus der F 650 aufgebaut hatte, und mit Motoren von Einzylinder-Tuner-Legende Gottfried Michels. Der Franzose Richard Sainct, zuvor drei Jahre lang mit KTM unterwegs, gewann die Dakar für BMW 1999 und 2000. Doch dann entschied sich BMW aus Marketing-Gründen zum Wechsel auf den 1200er Boxer. Statt wie 20 Jahre zuvor wieder allen mit überlegener Höchstgeschwindigkeit davonzufahren, hatte der Boxer aber keine Chance gegen die agilen Einzylinder. Fabrizio Meoni holte 2001 den ersten Sieg für KTM vor vier weiteren LC4 660 Rally-Bikes und verteidigte ihn im Jahr darauf mit der zweizylindrigen LC8 950. „Aber er sagte uns, wir sollten uns lieber auf den Einzylinder konzentrieren. Und das haben wir dann getan“, so Heinz Kinigadner.

Dann folgte eine Serie, wie es sie bei der Dakar noch nicht gegeben hatte. Egal, wie sich das Reglement änderte, und egal, wer als Herausforderer kam: KTM siegte 18-mal in Folge. Erst dieses Jahr konnte Honda dieser Serie ein Ende machen. Richard Sainct kehrte zu KTM zurück und gewann 2003.

Doch der Rallye-Sport forderte seinen Tribut: Sainct verunglückte 2004 bei der Pharaonen-Rallye tödlich, Fabrizio Meoni bei der Dakar 2005. Dies läutete ein Umdenken ein, das bis heute immer weitere Maßnahmen zur Sicherheit der Fahrer mit sich bringt. ■



„Yamaha trieb einen gigantischen Aufwand. Teamchef Jean-Claude Olivier wusste als Fahrer genau, was wir brauchten, um zu gewinnen.“

Stéphane Peterhansel

Dakar 1991

1.	Stéphane Peterhansel (F)	Yamaha YZE 750 T
2.	Gilles Lalay (F)	Yamaha YZE 750 T
3.	Thierry Magnaldi (F)	Yamaha YZE 750 T
4.	Marc Morales (E)	Stalaven 900
5.	Jordi Arcarons (E)	Cagiva Elefant 900



Zwei Legenden, elf Motorrad-Siege: Cyril Neveu, Stéphane Peterhansel (v. l.)

Dakar 2001

1.	Fabrizio Meoni (I)	KTM LC4 660 Rally
2.	Jordi Arcarons (E)	KTM LC4 660 Rally
3.	Carlo de Gavardo (RCH)	KTM LC4 660 Rally
4.	Isidre Esteve Pujol (E)	KTM LC4 660 Rally
5.	Alfie Cox (ZA)	KTM LC4 660 Rally



„Fabrizio Meoni war der Prototyp des heutigen Rallye-Fahrers. Er arbeitete sich bis in die kleinsten Details vor.“

Heinz Kinigadner



Nach sieben Jahren Anlauf endlich geschafft: Fabrizio Meoni holt für KTM den ersten Dakar-Sieg





Finale: Toloknov (#15), Sieger Solyannikov (#8), Kolenkin (#3)

HORN

Natürlich Russen

Im dritten Anlauf kam die Eisspeedway-EM 2020 doch noch ins Rollen. Dank eines engagierten Veranstalters und ohne Zuschauer in der Arena Lodowa im polnischen Tomaszów Mazowiecki. Dort holte sich der Russe Dmitry Solyannikov den Titel vor seinen Landsleuten Konstantin Kolenkin und Nikita Toloknov.

Von: **Thorsten Horn**

Vier Stunden dauerte das Event, was man dem Erstveranstalter aber nicht weiter ankreiden sollte. Dass sich derzeit überhaupt jemand findet, der die Initiative ergreift und das Projekt dank guter Sponsoren ohne Zuschauereinnahmen realisierte, verdient höchste Anerkennung und ist wohl auch nur im Bahnsport-verrückten Polen möglich. „Ich finde es super, dass unser Sport durch solche Veranstalter und solche Enthusiasten aufrechterhalten wird“, meinte der Europameister von 2008, Franz Zorn. Der Österreicher war damals im ebenfalls polnischen Sanok erfolgreich, allerdings unter freiem Himmel. Diesmal wurde er Siebenter.

Weber durch Sturz raus

Nachdem das erste Eisspeedway in Tomaszów Mazowiecki bereits Ende März stattfinden sollte, wegen Covid-19 aber verschoben werden musste, ließ sich auch der Ersatztermin August (!) nicht umsetzen. Wie ein Sprecher des Promotors Speedway Events bestätigte, nicht wegen der Temperaturen, sondern ebenfalls wegen Corona.

Während die russische Meisterschaft parallel begann, mussten die meisten Westeuropäer ohne Vorbereitung ins kalte Wasser springen. Von denen bekam so mancher einen Startplatz, dessen Vorqualifikation eigentlich nicht ausgereicht hätte.

Die drei nominierten Russen beherrschten schließlich das Geschehen, wobei Dmitri Solyannikov noch hervorstach. Mit Punktemaximum in den Vorläufen zog er sicher ins alles entscheidende Finale ein. So auch Konstantin Kolenkin, der nur zwei Punkte abgab. Mit ebenfalls 13 Vorlauf-Zählern, aber aufgrund seines Sieges im direkten Duell mit Kolenkin, musste Nikita Toloknov in das Last-Chance-Heat. Dieses entschied er nach Rennabbruch und Restart souverän für sich.

Hans Weber hatte den Lauf per Sturz unterbrochen, durfte danach nicht mehr mitmachen und musste so mit Rang 6 vorliebnehmen. „Natürlich wäre ich gern ins Finale gekommen und hätte dort möglichst ein kleines Feuerwerk abgebrannt. Bis dahin war es ziemlich stabil. Im Last Chance musste ich dann alles geben. Dabei ist es halt passiert“, erklärte der Bayer anschließend.

Luca Bauer, EM-Dritter im Vorjahr in Russland, kam diesmal nicht über Rang 11 hinaus. Der Eisspeedway-Anfänger Benedikt Monn, ebenfalls aus Bayern und Teamkollege von Hans Weber, fuhr bei seinem erst dritten Rennen drei Punkte ein, mit denen er auf Platz 14 landete. ■



HORN

Alles gut bis zum Last-Chance-Heat: Hans Weber vor Luca Bauer

EISSPEEDWAY-EM

Tomaszów Mazowiecki (PL), 13. Dezember 2020

1. Dmitry Solyannikov (RUS)	15+3 Punkte
2. Konstantin Kolenkin (RUS)	13+2
3. Nikita Toloknov (RUS)	13+1
4. Stefan Svensson (S)	10+0
5. Ove Ledström (S)	11
6. Hans Weber (D)	11
7. Franz Zorn (A)	9
8. Andrej Divis (CZ)	7
9. Jasper Iwema (NL)	6
10. Aki Ala-Riihimäki (FIN)	5
11. Luca Bauer (D)	5
12. Jiri Wildt (CZ)	4
13. Michal Knapp (PL)	4
14. Benedikt Monn (D)	3

NACHRICHTEN

SCHWEIZER IN NEUEM SCHWEIZER MXGP-TEAM

Die Teamsuche für die beiden Schweizer Motocross-Piloten Arnaud Tonus und Valentin Guillod ist erfolgreich beendet. Das neugegründete Hostettler Yamaha Racing Team wird für beide die neue Adresse in der MXGP-Klasse. Mit Teambesitzer und -manager Jef Janssen und Chefmechaniker Rene Ebert übernehmen zwei bekannte Namen das Ruder beim neuen Schweizer Yamaha-Team. Neben den beiden erfahrenen Eidgenossen Tonus und Guillod, die auf der Gehaltsliste stehen, stoßen mit Petr Polak und Joel Elsener zwei Bezahlfahrer hinzu.

SGP WARSCHAU VERSCHOBEN

Der Terminkalender für den Speedway-GP 2021 war kaum veröffentlicht, da kam schon die erste Terminverlegung: Die größte GP-Veranstaltung in Warschau, geplant für den 7. Mai, wurde auf den 7. August verschoben. Der Veranstalter, der bereits letztes Jahr alle 50 000 Tickets verkauft hat, fürchtet, dass die Corona-Beschränkungen in Polen auch im Mai noch gelten.

LANDSHUT MIT SCHWEREM GESCHÜTZ

Weil die Speedway-Bundesliga 2021 wegen Corona in der Luft hängt, hat sich nach Wittstock auch Rekordmeister AC Landshut in der 2. polnischen Liga angemeldet. Die Niederbayern haben in dem nächstes Jahr auf sieben Teams angewachsenen Feld mit ihrer Fahreraufstellung Chancen, weit vorn zu landen. Zu den gemeldeten Fahrern gehören Martin Smolinski, Kai Huckenbeck, Michael Härtel, Valentin Grobauer, Tobias Busch, Nick Skorja und unter den Junioren Deutschlands größtes Talent Norick Blödorn. Wittstock geht u. a. mit Erik Riss, Steven Mauer, Max Dilger, Sandro Wassermann und Jye Etheridge in die Saison. Alle 22 Rennen von ACL und Wittstock werden im polnischen Fernsehen übertragen.



Sand, Einsamkeit und doch unter Beobachtung – die Dakar 2021

RALLY-

Lonesome Riders

Die Königin der Wüstenrallyes fährt 2021 zum zweiten Mal in der endlosen Einsamkeit von Saudi-Arabien, es ist die 43. Edition des Klassikers überhaupt. Kann KTM seine einstige Vorherrschaft von Honda zurückerobern?

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Bei der ersten Dakar im Königreich Saudi-Arabien konnte das Honda-Werksteam 31 Jahre nach seinem letzten Triumph und nach 18 Jahren erdrückender KTM-Überlegenheit die Rallye über weite Teile dominieren und stellte mit Ricky Brabec nicht nur den ersten amerikanischen Sieger. Mit dem Chilenen Jose Cornejo (4.) und dem Spanier Joan Barreda (7.) war HRC das erfolgreichste Werksteam, während KTM mit einem durch Verletzungen gehandicapten Toby Price auf Platz 3 seinen besten Fahrer hatte. Ein schwacher Trost für Mattighofen, dass der Chilene Pablo Quintanilla auf Husqvarna Zweiter wurde.

Das alles relativierte sich am 12. Januar, als der Hero-Pilot Paulo Gonçalves nach einem Highspeed-Sturz auf der siebten Etappe sein Leben verlor. Trauer lag über der Wüste, über alle Teams hinweg. Die Kritiken über die viel zu hohen Geschwindigkeiten der 450-ccm-Einzylinder Rallyebikes wurden wieder lauter.

Seither hat sich einiges getan: Rallye-Organisator A.S.O. modifizierte in Kooperation mit Teams und FIM das Reglement: 2021 darf jeder Fahrer nur noch sechs Hinterreifen einsetzen, und auch nur von einer Sorte. Kolben dürfen nur begrenzt ausgetauscht werden. Während der Tankstopps darf nicht mehr repariert werden. Jeder Pilot muss mit einer Airbag-Jacke fahren. Und das Roadbook wird den Startern grundsätzlich immer erst vor dem Start ausgehändigt. Auf unübersichtlichen Vollgasetappen wird der Topspeed stellenweise auf 90 km/h reduziert.

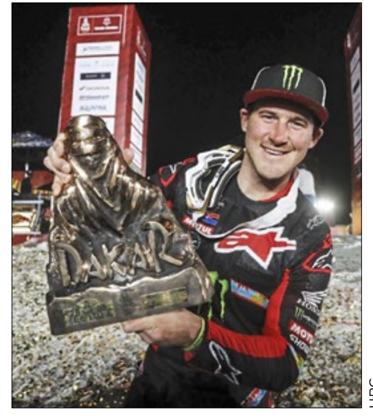
Alles Vorteile für die kleinen Teams und die zahlreichen Privatfahrer, glaubt auch Hero-Pilot Sebastian Bühler, der beide Rollen kennt: „Ich sehe uns auch als Werksteam, aber ich glaube, dass es auch uns Vorteile bringt. Es geht nicht mehr, dass Rucksackfahrer die Piloten der großen Teams unbegrenzt mit Ersatzreifen versorgen. Ich denke, es wird für alle leichter.“

Doch es gibt diesmal für alle zuerst eine Hürde zu überwinden: Bevor gestartet werden kann, muss jeder Fahrer und jedes Teammitglied drei Corona-Tests passieren. Von da an muss die ganze Dakar-Karawane im Wüstenstaat als isolierte Blase agieren.

Alle jagen Honda

Ab dem 3. Januar, dem Starttag der Dakar in Jeddah, geht das Duell Honda vs. KTM in die nächste Runde. Nach 18 KTM-Siegen in Folge bis 2019 steckt nun plötzlich HRC in der Favoritenrolle. „Was Ricky Brabec letztes Jahr gezeigt hat, war beeindruckend“, sagt KTMs Heinz Kinigadner voller Respekt. „Er hat Etappen gewonnen, wo er als Erster gestartet ist. Das zeigt, wie stark er ist.“ Mit Brabec und dem Latino-Trio Jose Cornejo (Chile), Kevin Benavides (Argentinien) und Joan Barreda (Spanien) geht ein sehr starkes Quartett mit der CRF450 Rally auf Wüstentour, das 2020 ausnahmslos das Ziel sah. Benavides startet in Jeddah als Gewinner der Andalusien-Rallye, der einzigen Cross-Country-Rallye, die in den letzten Monaten überhaupt stattfand.

„Die A.S.O. will mehr Navigation hinzufügen, um die Dakar langsamer und sicherer zu machen. Die Marathon-Etappe nach dem Ruhetag wird hart, und das Reifenmanagement wird für die sechs Elite-Fahrer schwierig werden“, prophezeit HRCs General Manager Ruben Faria.



HRC



Ricky Brabec: Titelverteidigung?



RALLY ZONE

Toby Price: KTM-Sieganwärter



YAMAHA

Adrien van Beveren: Auf der Suche nach Yamahas Glück



BHATAIYA

Pablo Quintanilla: Sonnengott für Husqvarna?

KTM befindet sich in einer Diversifikationsphase, was heißt, dass die Piloten auf das Markenspektrum der Österreicher verteilt werden: La Señora Dakar, Laia Sanz, stetig die schnellste Lady bei der Dakar in den letzten Jahren, fährt auch 2021 auf einer als GasGas gebrandeten KTM 450 Rally. Die 35-jährige Spanierin ist wegen einer Antibiotika-Therapie für eine Zecken-Infektion derzeit nicht hundert Prozent fit. Der Vorjahreszweite Pablo Quintanilla, der Franzose Xavier de Soultrait und Kevin Benavides' „kleiner“ Bruder Luciano vertreten Mattighofen aussichtsreich auf Husqvarna.

Die Kern-Werksmannschaft Red Bull KTM Factory Team besteht aus einem Trio, aber einem, das ausnahmslos Dakar-Siege in der Vita hat: Toby Price (Sieger 2016 und 2019) Matthias Walkner (2018) und Sam Sunderland (2017). Dazu fährt der 26-jährige Australier Daniel Sanders als KTM- Junior.

Wo alle das Gigantenduell erwarten, könnte sich die dritte Kraft freuen: Yamaha. Die Japaner haben mit Adrien van Beveren den Dakar-Pechvogel schlechthin im Aufgebot: Nach Platz 6 beim Debüt 2016 wurde er 2019 von technischem Defekt an der Spitze gestoppt und 2020 durch einen Schlüsselbeinbruch. US-Ex-Crosser Andrew Short, Enduro-WM-Pilot Jamie McCanney und Ross Branch aus Botswana (2020 Etappensieger!) haben alle Potenzial für Top-Ränge.

Die indische Marke Hero wird durch Wolfgang Fischers Team Speedbrain aus dem bayerischen Stefanskirchen vertreten. Nach Gonçalves' Todessturz hatte man im Januar die Rallye verlassen, einen Tag vorher war der 26-jährige Deutsch-Portugiese Sebastian Bühler mit Motorschaden gestrandet.

Oriol Mena auf „Rieju“

Bühlers primäres Ziel für 2021 ist „ankommen“, doch es geht ihm auch mehr: „Wir haben ein super Motorrad mit sehr guten Dämpfern und Federung. Ich sehe da kein Minus zu den großen Werksteams.“

Neben den Top-Favoriten und den vielen Privatfahrern hat die Dakar 2021 auch einige „Dark Horses“ am Start wie den debütierenden FMX-Superstar Libor Podmol, Oriol Mena auf Rieju (eine reinrassige KTM) oder David Knight, den dreifachen Enduro-Weltmeister. ■

DAKAR-STARTER 2021*

1	Ricky Brabec (USA)	Honda
2	Pablo Quintanilla (RCH)	Husqvarna
3	Toby Price (AUS)	KTM
4	Jose Cornejo Florimo (RCH)	Honda
5	Sam Sunderland (GB)	KTM
6	Franco Caimi (RA)	Yamaha
7	Andrew Short (USA)	Yamaha
11	Stefan Svitko (SK)	KTM
12	Xavier de Soultrait (F)	Husqvarna
18	Ross Branch (BW)	Yamaha
24	Sebastian Bühler (D)	Hero
27	Joaquim Rodrigues (P)	Hero
42	Adrien van Beveren (F)	Yamaha
44	Laia Sanz (E)	GasGas
47	Kevin Benavides (RA)	Honda
52	Matthias Walkner (A)	KTM
53	Libor Podmol (CZ)	Husqvarna
68	Jamie McCanney (GB)	Yamaha
77	Luciano Benavides (RA)	Husqvarna
87	Oriol Mena (E)	Rieju
88	Joan Barreda (E)	Honda
101	David Knight (GB)	Husqvarna

* 22 von 119 Fahrern ausgewählt



A.S.O.

DIE DAKAR 2021 (MOTORRAD UND QUAD)

Etappe	Datum	Strecke	Gesamtlänge	Sonderprüfung
1	03.01.2021	Jeddah – Bisha	622 km	277 km
2	04.01.2021	Bisha – Wadi Ad-Dawasir	685 km	457 km
3	05.01.2021	Wadi Ad-Dawasir – Wadi Ad-Dawasir	630 km	403 km
4	06.01.2021	Wadi Ad-Dawasir – Riyadh	813 km	337 km
5	07.01.2021	Riyadh – Buraydah	625 km	419 km
6	08.01.2021	Buraydah – Ha'il	655 km	485 km
	09.01.2021	**Ruhetag in Ha'il**		
7	10.01.2021	Ha'il – Sakaka (Marathon-Etappe)	737 km	471 km
8	11.01.2021	Sakaka – Neom	709 km	375 km
9	12.01.2021	Neom – Neom	579 km	465 km
10	13.01.2021	Neom – AlUla	583 km	342 km
11	14.01.2021	AlUla – Yanbu	557 km	511 km
12	15.01.2021	Yanbu – Jeddah	452 km	225 km
Total:			**7647 km**	**4767 km**

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder





Audi



35 Jahre mariani ® - Tuning! Auspuff, Carbon, Gewindefahrwerk, Felgen und Chip-Tuning. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV.
Tel. +49 (0) 5264-8601 H

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

348/355/360/430 Challenge gesucht. Tel. 05139/957666, Tel. 0171/4167106 H



Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!Neuu.gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H



Mercedes



Panamericana Optik von mariani ®. In Erstausrüster-Qualität für alle Modelle.
Tel. +49 (0) 5264-8601,
Mail: info@mariani.de H



mattDYNAMIC- „V 300d HARTMANN VP Spirit", EZ 06/2019, ca. 11700 km, dunkelgrau matt – Aerodynamikteile metallic-schwarz, absolut sportlich-edel und einzigartig, Sportfahrwerk, 20 Zoll Alu-Radsatz ORSA 4 kupferfarben, Bereifung 245/40 R 20, Euro 6d Temp!, 176 kW/239 PS, Avantgarde mit toller AUSSTATTUNG! Distronic, Leder schwarz, 7-Sitzer, div. Interieur-Pakete u. Assistenten, NAVI, 360° Kamera, 2x el. Schiebetür, 2x Klima u.v.m., zum Preis von 72.222,- € (16% MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55253

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H



Adventure-VAN Edition GEOTREK 1/10 "V 250" - VANSPORTS VP GRAVITY, EZ 03/2017, ca. 34500 km, Facelift auf Mod. 2020, Front- u. Heckschürzenaufsätze, Radlaufabdeckungen und Seitenschwellerrohre schwarz, Unterbodenschutzplatten Alu, Höherlegung 30 mm, 18 Zoll KRONA 1 Felgen (Grobstollenreifen: General Grabber 235/55 R18 XL), Sonder-Belederung Rautensteppung schwarz, Leistungsoptimierung, Sonderfolierung "matte khaki green" mit Höhenlinien, Offroad Dachträger mit div. Zubehör, Reisemobilbox mit 2 Heckschubladen, Alu-Stauboxen u. Kaltschaummatratze, ILS-LED Scheinwerfer, Sitzheizung vorn, div. Assistenten, NAVI, Schiebetüren links u. rechts, Comand Online u.v.m., zum Preis von 74.820,- € (16% MwSt. awb.) Fordern Sie gerne unser ausführliches Exposé an: am@vansports.de VANSPORTS.DE by Hartmann-Tuning Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-24 (Artur Mittelstedt) H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55255



AMG GT 63 4M+ *KERAMIK*NIGHT* CARBON*20Z*, EZ 03/2020, 9500 km, 430 kW (584 PS), designo diamantweiß bright, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 139.998,- € (MwSt. awb.) Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Schulstraße 34, 24866 Schleswig-Busdorf, Tel. 04621/9390-0, www,nord-ostsee-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr.55230



Porsche

SUCHE 993 + 964 alle Modelle, schnelle/zuverlässige Abwicklung. 0174/3334860, deutscharmada@gmail.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
****Bitte Bankverbindung angeben***

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



911 GT3 Touring, 12.155 km, 368 kW (500 PS), Achatgrau-Met., Touring-Paket, Liftsystem Vorderachse, BOSE Sound, Sport-Chrono-Paket, Sport-Auspuff, keine Rennstrecke, Garantie bis 07.2022, 162.911,- €. Autohaus Albertsmeyer GmbH & Co.KG, Am Stadion 1, 37339 Leinefelde-Worbis Andreas Gahrmann, Tel. 036074-38333, andreas.gahrmann@albertsmeyer.com, https://www.albertsmeyer.com/ H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55209

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H







www.Rennsportshop.com



www.BRATKE-TRAILER.de

Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900.- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 od. Mobil +49 (0)172-7186266 H





WRX-STI Sport, 05/19, 9.747 km, letzte Serie, 19" Alu, 18" Brembo, Recaro, Extr., 1. Hd., 40.980,– €. Allrad Daewel GmbH, Gottbillstr. 44, 54294 Trier, Tel. 0651/86503 H

Smart

www.berlin-tuning.com H





>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H





Golf GTI Clubsport, 34876 km, 195 kW (265 PS), Carbon Steel Grey-Metallic Schaltgetriebe, Navi, Xenon, TÜV NEU, 25.872,- €. Autohaus Albertsmeyer GmbH & Co. KG, Am Stadion 1, 37339 Leinefelde-Worbis Andreas Gahrmann
Tel. 036074-38333,
andreas.gahrmann@albertsmeyer.com,
https://www.albertsmeyer.com/ H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55210





Günstig abzugeben MSA Jahrg. 1990-2020 komplett, 1980-1989 teilweise komplett. chm.loetscher@bluewin.ch

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN







Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H



MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 01/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige
(wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,20
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 2,80 € (A), 4,00 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 € (Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88, Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe



McLaren schenkt Carlos Sainz zum Abschied das rechte Seitenteil. Das linke machte er beim Unfall in Russland kaputt

Einfach nur traurig

Schnitzer-Team vor dem Aus
MSa 52/2020

Ich war nie ein großer BMW-Fan, aber was da gerade mit dem Schnitzer-Team geschieht, macht wohl jeden Motorsportfreund traurig. „Kein Auftrag" aus München heißt doch, man lässt den Traditionsrennstall einfach fallen. Warum übernimmt BMW, traditionsbewusst, wie man behauptet zu sein, nicht einfach den ganzen Laden, so wie zum Beispiel Daimler es auch erfolgreich mit AMG getan hat? Ein „Schnitzer-BMW" macht unter sportlichen Fahrern sicher mehr her als ein Fahrzeug mit dem Schriftzug „M GmbH", einer künstlichen Submarke.

Jens Rosenbohm
D-28832 Achim

Jetzt ist es amtlich. BMW hat Schnitzer vor die Tür gesetzt. Sprichwörtlich. Mir fehlen die Worte. Solange ich denken kann, waren Schnitzer und BMW eine Einheit. Aber gut, die BMW-Chefetage hat sich diese Entscheidung sicher gut überlegt! Die Zukunft wird es zeigen … Mir brennt es auf der Seele zu wissen, wie Josef Schnitzer und Charly Lamm auf diese Entscheidung reagiert hätten?

Herbert Steinig
per E-Mail

Das F1-Überauto?

GP von Sakhir
MSa 52/2020

Die grandiose Vorstellung des George Russell stellt doch die Qualität von Lewis Hamiltons WM-Titeln infrage. Ist der Mercedes doch das Überauto in der F1, wie immer wieder vermutet wird? Was bedeutet der erfolgreiche Einsatz von Russell für Bottas? Ich kann mir vorstellen, dass Lewis mit seinen Gehaltsforderungen den richtigen Zeitpunkt für den Vertragsabschluss verpasst hat. Noch was Komisches: Toto Wolff ist gleichzeitig Vertragsmanager von Lewis und von Mercedes. Boxt in dem Fall der rechte Arm mit dem linken Arm, und gibt's da jemanden, der dies absegnet?

Roland Bußjäger
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring
19. April: Freies Fahren Bilster Berg
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

täglich 16. bis 23. Dezember		
ab 20.55	Div. NASCAR-Cup-Rennen 2020, Highlights	Motorvision TV*
jeden Sonntag		
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
Samstag, 19. Dezember		
03.40	NASCAR Cup Series, Finale Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
06.55	Porsche GT Magazin (Wh.)	Sport 1+*
07.25	Porsche Carrera Cup, Saisonrückblick (Wh.)	Sport 1+*
11.45	Formel 1 Abu Dhabi, Rennen (Wh.)	Sky Sport 2*
19.25	Formel E Inside – Mercedes-Benz EQ	SAT.1
22.05	Ikonen des Motorsports – Mythos Porsche	WELT
Sonntag, 20. Dezember		
17.30	Porsche GT Magazin (Erstausstrahlung)	Sport 1+*
20.15	Formel 1 Klassiker, GP Ungarn 1998	ORF Sport+*
Montag, 21. Dezember		
21.55	Diverse Porsche-Sendungen (Wh.)	Sport 1+*
Dienstag, 22. Dezember		
21.50	Rallye-EM, Saisonrückblick	Eurosport 1
22.50	WTCR, Saisonrückblick	Eurosport 1
Mittwoch, 23. Dezember		
09.45	NASCAR Cup Series, Finale Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
Donnerstag, 24. Dezember		
ab 11.50	Porsche GT Magazin 19 & 20 (Wh.)	Sport 1+*
ab 16.20	GT World Challenge 2020, div. Rennen	Motorvision TV*
16.35	24h von Le Mans 2020, Highlights	Eurosport 1
Freitag, 25. Dezember		
ab 06.00	Div. F1-Rennen 2020 (Wh., bis 20.00)	Sky Sport 2*
ab 20.00	Alle F2-Rennen 2020 (Wh., bis 12.30)	Sky Sport 2*
Dienstag, 29. Dezember		
23.00	Rallye Dakar 2021, Vorschau	Eurosport 1
Mittwoch, 30. Dezember		
06.00	NASCAR Cup Series, Finale Phoenix (Wh.)	Sport 1+*
ab 06.00	F1/F2 2020, alle (!) Rennen in voller Länge (bis 01.01.2021, 20 Uhr)	Sky Sport 2*

Motorrad

Montag, 21. Dezember		
ab 20.55	Div. Motorrad-Sendungen	Motorvision TV*
Donnerstag, 24. Dezember		
ab 07.40	IoM TT 2018, alle Rennen (bis 16.20)	Motorvision TV*
Dienstag, 29. Dezember		
23.00	Rallye Dakar 2021, Vorschau	Eurosport 1

Internet/Livestreams

Sonntag, 20. Dezember		
07.00	Super Formula Fuji, Rennen **LIVE** www.youtube.com/user/nismotv2013	YouTube

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

18./19.12.	Trophée Andros, Pas de la Casa	AND
19./20.12.	GT Winter Series, Portimão (Prolog)	P
20.12.	Super Formula, Fuji	J
03.–15.01.	43. Dakar-Rallye	KSA

Motorrad

03.–15.01.	43. Dakar-Rallye	KSA

Vorschau



MOTORSPORT IMAGES

Formel-1-Interview: McLaren-Technikchef Key über die Technikrevolution 2022



WTCR

Großer Rückblick in Zahlen: Das war der Tourenwagen-Weltcup 2020



SABINE HOFMANN

Historischer Track-Test: Wie fährt der Schlesser Buggy X 826 mit V8-Motor?



HRC

Supercross-WM: Die Fahrer und Teams bereiten sich auf die Saison vor

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021. (Datum des Poststempels)
Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code → C823
Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

RACER DES JAHRES 2020 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer **A** ____ Formel 1 **B** ____ Formel-sport **C** ____ Formel E **D** ____ Prototypen **E** ____ GT-Sport **F** ____ Langstrecke Nürburgring **G** ____ Rallye **H** ____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer **J** __________ Sonderpreis **K** __________

Modelle **L** ____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS **M** ____ GT-Fahrzeuge über 500 PS **N** ____ Rallye **O** ____ Tourenwagen bis 400 PS **P** ____ Tourenwagen über 400 PS **Q** ____ Markenpokale

- **Welches Auto besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes Auto)?** ☐ Keines
  Marke ______________________ Typ ______________________
  PS ________ ➪ Baujahr ________ **Getunt:** ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt
  Reifen, Marke ______________________ ☐ Normal ☐ UHP-Reifen ☐ Sportreifen
- **Worüber sollte MOTORSPORT aktuell beim Automobil-Rennsport mehr berichten, über ...?**
  ☐ internationalen Automobil-Rennsport
  ☐ nationalen Automobil-Breitensport
- **MOTORSPORT aktuell berichtet ja sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport . Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?**
  Automobil-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
  Motorrad-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
- **Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?**
  ....
  ....
- **Welche Sponsoren von Automobil-Rennteams kennen Sie?**
  Aus der Automobil- und Zubehörbranche: ....
  ....
  Aus anderen Branchen: ....
- **Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Automobil-Rennsport besonders erfolgreich?** Bitte denken Sie nicht nur an die Formel 1.
  ....
- **Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?**
  ☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
  ☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
  ☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen
- **Wie interessant finden Sie Simracing?**
  ☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant
- **Machen Sie selbst Simracing?**
  ☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

RACER DES JAHRES 2020 - Automobil-Rennsport

Bitte tragen Sie in jeder Kategorie jeweils eine Kennziffer Ihres Favoriten ein. (Sie können auch einen anderen Fahrer Ihrer Wahl eintragen)

Fahrer A ____ Formel 1 B ____ Formel-sport C ____ Formel E D ____ Prototypen E ____ GT-Sport F ____ Langstrecke Nürburgring G ____ Rallye H ____ Tourenwagen

Nachwuchsfahrer J __________ Sonderpreis K __________

Modelle L ____ GT-Fahrzeuge bis 500 PS M ____ GT-Fahrzeuge über 500 PS N ____ Rallye O ____ Tourenwagen bis 400 PS P ____ Tourenwagen über 400 PS Q ____ Markenpokale

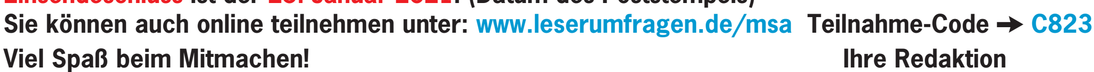
- Welches Auto besitzen Sie persönlich (meistgefahrenes Auto)? ☐ Keines
  Marke ______________________ Typ ______________________
  PS ________ ➪ Baujahr ________ Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt
  Reifen, Marke ______________________ ☐ Normal ☐ UHP-Reifen ☐ Sportreifen
- Worüber sollte MOTORSPORT aktuell beim Automobil-Rennsport mehr berichten, über ...?
  ☐ internationalen Automobil-Rennsport
  ☐ nationalen Automobil-Breitensport
- MOTORSPORT aktuell berichtet ja sowohl über Automobil- als auch über Motorrad-Rennsport . Wie sehr interessieren Sie diese beiden Rennsportbereiche?
  Automobil-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
  Motorrad-Rennsport interessiert mich ... ☐ sehr ☐ auch, aber nicht so sehr ☐ eher weniger ☐ kaum, gar nicht
- Welchen Unternehmen/Marken gelingt es besonders gut, ihr Know-How aus dem Motorsport auf ihre Produkte für den Alltag zu übertragen?
  ....
  ....
- Welche Sponsoren von Automobil-Rennteams kennen Sie?
  Aus der Automobil- und Zubehörbranche: ....
  ....
  Aus anderen Branchen: ....
- Und welche Reifenhersteller sind Ihrer Meinung nach derzeit im Automobil-Rennsport besonders erfolgreich? Bitte denken Sie nicht nur an die Formel 1.
  ....
- Welchen Aussagen zu Simracing stimmen Sie zu?
  ☐ Wird sich in Zukunft durchsetzen ☐ Wichtig für das Nachwuchsscouting ☐ Schaue ich mir gern an
  ☐ Wichtiger Baustein fürs Fahrertraining ☐ Wünsche mir mehr Berichterstattung darüber in MOTORSPORT aktuell
  ☐ Kann mir unter dem Begriff Simracing nichts Genaueres vorstellen
- Wie interessant finden Sie Simracing?
  ☐ Sehr interessant ☐ (Eher) interessant ☐ Weder noch ☐ (Eher) uninteressant ☐ Sehr uninteressant
- Machen Sie selbst Simracing?
  ☐ Ja, oft ☐ Ja, zumindest ab und zu ☐ Nein

WÄHLEN SIE UND GEWINNEN SIE!

Powered by:



Liebe Leser,
machen Sie mit und wählen Sie Ihre "Racer des Jahres 2020" und gewinnen Sie tolle Preise!
Einsendeschluss ist der 25. Januar 2021. (Datum des Poststempels)


Sie können auch online teilnehmen unter: www.leserumfragen.de/msa Teilnahme-Code ➔ C823

Viel Spaß beim Mitmachen! **Ihre Redaktion**

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ divers ☐ weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser	
E-Mail Adresse	**MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
Ich fahre Auto __ __ __.000 km pro Jahr	☐ Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig ☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

- Ich lese...
MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Auto zu kaufen?
☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht
Welche Marke____________________ **Typ** ______________ ☐ Weiß noch nicht
☐ Neues Auto ☐ Geleast ☐ Gebrauchtes Auto ☐ Weiß noch nicht
Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt ☐ Weiß noch nicht 2

- Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Automobil-Motorsport zu?
☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
☐ Hält die Faszination für Autos am Leben ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
☐ Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
☐ Im Motorsport gibt es ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer nur mit hohen finanziellen Mitteln in den Motorsport einsteigen können

- Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Automobil-Rennsport eine positive Zukunft hat?
☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

- Was glauben Sie, welche Entwicklung bzw. Veränderung könnte dem Automobil-Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?
☐ E-Fuels ☐ E-Mobilität mit ausreichender Reichweite ☐ Gas-Antrieb ☐ Bioethanol

☐ Anderes, und zwar: ____

Bitte mit 0,60 € frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart

Name, Vorname (bitte ausschreiben)	☐ männlich ☐ divers ☐ weiblich	Alter
Straße	Telefon	
Postleitzahl/Wohnort	Abonnent Käufer Mitleser	
E-Mail Adresse	**MOTORSPORT *aktuell*** ☐ ☐ ☐	
Ich fahre Auto __ __ __.000 km pro Jahr	☐ Bin in der Auto-Branche/Motorsport-Branche tätig ☐ Fahre ab und zu privat auf Rennstrecken (z.B. Nürburgring)	

- Ich lese...
MOTORSPORT aktuell ☐ regelmäßig alle Hefte ☐ ziemlich regelmäßig ☐ auch noch zieml. oft ☐ ab und zu ☐ (ganz) selten

- Haben Sie vor, in den nächsten 1 bis 2 Jahren ein Auto zu kaufen?
☐ Ja, schon bestellt ☐ Ja, in etwa 6 Monaten ☐ Ja, in etwa 12 Monaten
☐ Ja, in etwa 13 bis 24 Monaten ☐ Nein ☐ Weiß noch nicht
Welche Marke____________________ **Typ** ______________ ☐ Weiß noch nicht
☐ Neues Auto ☐ Geleast ☐ Gebrauchtes Auto ☐ Weiß noch nicht
Getunt: ☐ Optik ☐ Motor ☐ Fahrwerk ☐ Nicht getunt ☐ Weiß noch nicht 1

- Was davon trifft Ihrer Meinung nach auf den Automobil-Motorsport zu?
☐ Ist ein wichtiges Prüffeld für die Serie ☐ Ist wichtig für die technische Weiterentwicklung
☐ Hat einen hohen Unterhaltungswert ☐ Zeigt die Zuverlässigkeit der Marken
☐ Zeigt die Technikkompetenz der Marken ☐ Ist für die Image-Bildung der Hersteller wichtig
☐ Hält die Faszination für Autos am Leben ☐ Ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor
☐ Muss sich aufgrund der Umweltdiskussion stark verändern
☐ Im Motorsport gibt es ein Nachwuchsproblem, da junge Fahrer nur mit hohen finanziellen Mitteln in den Motorsport einsteigen können

- Wie zuversichtlich sind Sie, dass der Automobil-Rennsport eine positive Zukunft hat?
☐ Sehr zuversichtlich ☐ Zuversichtlich ☐ Eher nicht zuversichtlich ☐ Gar nicht zuversichtlich

- Was glauben Sie, welche Entwicklung bzw. Veränderung könnte dem Automobil-Rennsport angesichts der Umweltprobleme weiterhelfen?
☐ E-Fuels ☐ E-Mobilität mit ausreichender Reichweite ☐ Gas-Antrieb ☐ Bioethanol

☐ Anderes, und zwar: ____

Bitte mit 0,60 € frankieren

Antwortkarte



Redaktion
Postfach
70111 Stuttgart